

Automobil-Rennen und Wettbewerbe

Berger von Lengerke

1/9 19. 3.60

ERSTKLAS[S]

IN GESCHWINDIGKEIT:

BRESCIA-POKAL

2. SEPTEMBER 1907

SIEGER: CAGNO

AUF

ITALA

TYPEN 1908:

VIERZYLINDER: 21/30, 29/50, 41/68 HP.

Automobilrennen und Wettbewerbe

von

B. von Lengerke.

Küster's Autotechnische Bibliothek
Band 26

Automobil-Rennen

und

Wettbewerbe

von

B. von Lengerke.

Mit 85 Abbildungen im Text

BERLIN 1908
Richard Carl Schmidt & Co.
W., Keithstraße 6.

Paris:
Haar & Steinert, 21 Rue Jacob.
Mailand:
U. Hoepli, Corso Vitt. Eman. 37.

London:
D. Nutt. W. C. 57—59, Long Acre.
New York:
E. Steiger & Co., 25 Park Place.



Der Verfasser auf einem 70 HP. Mercedes-Wagen.

Vorwort.

Das vorliegende Büchlein ist bestimmt, einen Platz in der Geschichte der Entwickelung der Automobil-Industrie auszufüllen, der heute noch leer ist.

Es beschäftigt sich mit den Rennen und Konkurrenzen, denen die Automobil-Industrie aller Nationen ihren Siegeszug als Erzeugerin des neuesten und modernsten Verkehrsmittels verdankt und ist das Produkt eines ziemlich umfangreichen und mühsamen Studiums zahlreicher, besonders französischer Quellen.

Es enthält für den Fabrikanten und Händler sowohl, wie für den Sportsman eine Anzahl wichtiger, interessanter Daten, die jedenfalls dadurch noch höheren Wert gewinnen werden, daß die nächste Zukunft den Automobil-Rennen und Konkurrenzen für Luxuswagen — in Deutschland wenigstens — nicht eben sonderlich günstig gesinnt erscheint.

Die Namen der Pioniere des Automobilismus und des Automobil-Rennwesens der Vergessenheit zu entreißen und sie der Nachwelt zu überliefern ist der Hauptzweck meiner Arbeit.

Möge sie diesen erfüllen und das Interesse an den künftigen Automobil-Rennen und Konkurrenzen zu Nutz und Frommen des internationalen Automobilismus wach erhalten.

Der Verfasser.

Spamersche Buchdruckerei in Leipzig-R.

Inhaltsverzeichnis.

I. Kurzer Überblick über den Stand der Automobil-Industrie bis zum Jahre 1894.

Man braucht nicht allzuweit zurückzugreifen, um den Ursprung des Automobilismus, der glänzendsten und interessantesten Erscheinung des 20. Jahrhunderts, zu finden.

Die zahlreichen Versuche einzelner Erfinder mit Dampffahrzeugen, welche fast ohne Ausnahme wirtschaftlichen Zwecken dienten, Versuche, die vom Jahre 1800—1836 in England, dem Vaterlande der Dampfmaschine, vorgenommen wurden und im Jahre 1865 dort durch die berühmte und berüchtigte „Locomotiv-Act“ ein frühzeitiges Ende fanden, regten den Gedanken des automobilen Transportes schwerer Lasten, der übrigens in Frankreich zuerst gegen das Ende des 18. Jahrhunderts von dem bekannten Militärtechniker Cugnot in die Tat umgesetzt worden war, in Frankreich aufs neue an, und es entstanden mehrere Dampfschleppmaschinen, von denen diejenigen von Dietz — 1835 — und von Lotz — 1836 — die bekanntesten waren.

Auch der Krimkrieg, der russisch-türkische Krieg und der Feldzug 1870—71 findet die Dampfschleppmaschine in Gestalt der Straßenlokomotive in mehreren Exemplaren im Dienste der Armeen, noch immer aber ausschließlich zur Lastenbeförderung

durch Anhängewagen und ohne einen Gedanken an die glänzende Zukunft, die dem automobilen Fahrzeug im Laufe der nächsten 30 Jahre beschieden sein sollte.

Schon bald nach dem Feldzuge, im Jahre 1873, baute der Ingenieur Amedée Bollée in Le Mans

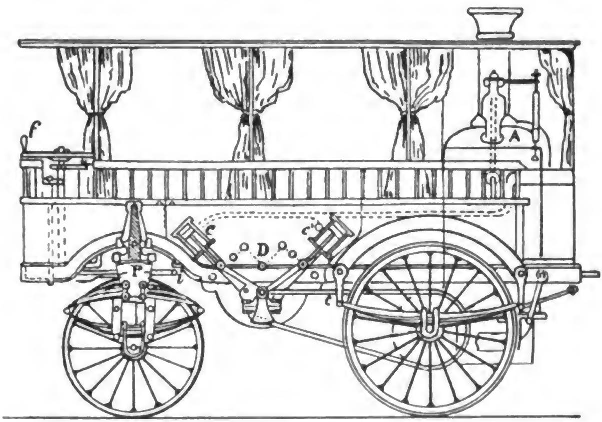


Fig. 1. Die „Obéissante" Amedée Bollées erster Dampfwagen 1873 (nach Lockert, Geschichte der Lokomotive).

ein automobiles, mit Dampf betriebenes Fahrzeug, das zur Personenbeförderung dient, im Jahre 1888 folgt ihm Serpollet, dann de Dion, Le Blant u. Scott.

Wir stoßen also schon um diese Zeit auf Namen, die heute noch in der Automobilindustrie als glänzende Sterne leuchten, aber wir sehen auch, wie die Dampfmaschine mit ihrem Schwergewicht trotz aller Versuche und Bemühungen der oben genannten Er-

finder und Konstrukteure nicht vermochte, sich die Beachtung und das Interesse weiterer Kreise zu erringen.

Wohl gebührt ihr als der älteren der Vorrang in den ersten Versuchen mit automobilen Fahrzeugen auf schienenlosen Wegen, die Weiterentwicklung des automobilen Gedankens aber war dem von Lenoir, einem in Frankreich lebenden Belgier, im Jahre 1860 erfundenen und ihm patentierten Gasmotor vorbehalten, der sich als stationäre Maschine schon Anfang der achtziger Jahre einer großen Verbreitung erfreute.

Übrigens beweisen auch die Akten des französischen Automobilklubs und das französische Patent von 1864, daß Lenoir in der Tat der erste war, der ein mit einer Explosionskraftmaschine ausgerüstetes Fahrzeug wirklich in Verkehr gesetzt hat.

Der Lenoirsche Versuch scheiterte an der Schwere und der geringen Tourenzahl der Maschine — 100 pro Minute — und noch vergehen 20 Jahre, bis der Automobilmotor, die leichte Explosionsmaschine mit hoher Tourenzahl, und zwar diesmal nicht in Frankreich, sondern in Deutschland das Licht der Welt erblickt.

Gottlieb Daimler, hervorgegangen wie Benz aus der Branche der stationären Gasmaschinen, gebührt das Verdienst, der Vater und Erfinder des leichten Automobilmotors zu sein.

Er war es, der nach dreijährigen Versuchen mit seinem Freund, dem später so berühmt gewordenen Ingenieur Maybach, in der Abgeschiedenheit einer kleinen Versuchswerkstatt in Cannstatt in Württem-

berg im Jahre 1885 sein erstes Patent auf einen Vergaser für flüssige Brennstoffe und auf einen Automobilmotor beantragte und erhielt, dessen rotierende Teile eingekapselt waren, im Ölbad liefen und dessen Zylinderkopf mit Wasser gekühlt war.

Merkwürdigerweise machte Daimler seine ersten Fahrversuche auf der Straße mit einem Motorzweirad und dann erst mit einem vierräderigen Fahrzeug mit Riemenübertragung, dann, im Jahre 1887 mit einem motorisch betriebenen, auf Schienen laufenden, kleinen Straßenbahnwagen, der im Jahre 1889 auf der Weltausstellung in Paris im Betriebe vorgeführt wurde und berechtigtes Aufsehen erregte.

Daimler war schon damals der Ansicht, daß seine Erfindung die Möglichkeit der Herstellung lenkbarer Luftschiffe in greifbare Nähe rücke und bot sein Patent der deutschen Regierung zum Kauf an. Die Gegenwart beweist, wie recht er hatte.

Kurz nach der Pariser Ausstellung erfolgte der Verkauf der Daimlerschen Patente an das französische Haus Panhard & Levassor in Paris, das sich bis dahin mit der Herstellung von Holzbearbeitungsmaschinen befaßt hatte, und das Erscheinen des ersten, wirklich brauchbaren, nach Daimlers Patenten in Frankreich hergestellten, automobilen Fahrzeuges mit V-förmigem Zweizylindermotor erregte bald darauf das größte Aufsehen in den Straßen von Paris.

Vor allen Dingen aber erregte das neuartige Fahrzeug ohne Pferde das lebhafte Interesse der zahlreichen Pariser Radsportsleute, und dieses Interesse verfehlte nicht, die Firma Panhard & Levassor, sowie

den Erfinder Daimler zur unermüdlichen Verbesserung und Vervollkommnung ihrer ersten Fahrzeuge anzuregen.

Auch die Fahrradfabrik A. Peugeot interessierte sich lebhaft für die neue Maschine, und Herr Armand Peugeot baute im Jahre 1891 für seinen eigenen Gebrauch einen Wagen mit Daimlermotor, mit dem er imstande war, von Paris nach Brest zu fahren.

Die kurze Zeit von 1889—1894 genügte den beiden Häusern Panhard & Levassor und Peugeot, immer mit Unterstützung Daimlers u. Maybachs, die von ihnen hergestellten Fahrzeuge so weit zu vervollkommnen, daß sie allmählich betriebssicher wurden, und daß die Fabrikation dieser ersten Typen Aussicht auf Erfolg und Verdienst bot. Die Basis für eine Fabrikation war also geschaffen — es fehlten nur noch die Käufer.

Es ist bezeichnend für die Stellung, die die französische Presse von jeher zur französischen Automobilindustrie eingenommen hat, daß es nicht die Fabrikanten, sondern ein französischer Journalist, Pierre Giffard, der Herausgeber des „Petit Journal" war, der sich und sein Blatt in den Dienst der guten Sache stellte und es, natürlich mit Hilfe einer Anzahl von kühnen Sportsleuten, unternahm, dem großen Publikum den Beweis zu liefern, daß es Wagen ohne Pferde gebe, die, auf allen Straßen leicht zu handhaben, imstande seien, größere Strecken ohne jede Gefahr für die Insassen zurückzulegen und weder im Einkaufspreise, noch im Betriebe und in der Unterhaltung wesentlich teurer seien als Pferdewagen. So das „Petit Journal", welches unter dieser Devise und

mit dieser Absicht im Jahre 1894 die erste Konkurrenzfahrt für Automobil-Fahrzeuge von Paris nach Rouen in Szene setzte.

II. Geschwindigkeitskonkurrenzen.

1. Die Rennen in Frankreich von 1894—1901.

Die Veranstalter dieser ersten aller automobilen Konkurrenzen hatten in der richtigen Erkenntnis,

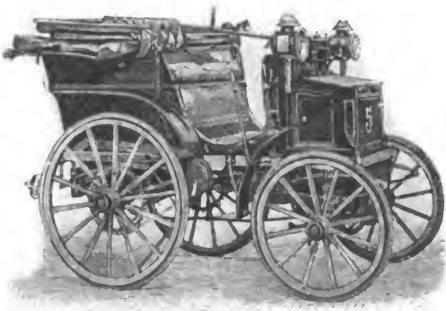


Fig. 2. Paris—Bordeaux 1895.
Panhard & Levassor, II. Preis, 48 St. 48 Min.

daß es zunächst lediglich darauf ankomme, dem Publikum die Betriebssicherheit der neuen Fahrzeuge vor Augen zu führen, beschlossen, eine höhere, als eine Stundengeschwindigkeit von 13 km inkl. der Aufenthalte, von 25 km pro Stunde ohne Aufenthalte bei der Schlußbewertung nicht in Rechnung zu ziehen.

Das Reglement dieser Konkurrenz war also so einfach wie nur möglich, und dementsprechend war auch die Teilnahme eine ganz außerordentlich starke.

Es wurden gemeldet 102 Fahrzeuge, und zwar 38 durch Explosionsmotoren, 29 durch Dampf, 5 durch Elektrizität, 5 durch komprimierte Luft und 25 durch verschiedene andere Systeme betrieben.

Nach einigen kleinen Probegalopps, in denen die elektrisch betriebenen Fahrzeuge als unbrauchbar ausschieden, wird gestartet, und die Wagen begeben sich auf die 126 km lange Reise, in deren Verlauf



Fig. 3. Paris—Bordeaux 1895.
Peugeot, I. Preis, 49 St. 48 Min.

die Benzinfahrzeuge sehr bald ihre Überlegenheit zeigen.

Die Häuser Panhard & Levassor und Peugeot teilen sich in den ersten Preis, und der zweite fällt den von de Dion und Le Blant gesteuerten Dampfwagen zu.

Der Erfolg dieses ersten Wettbewerbes von automobilen Personenfahrzeugen war ein ungeheurer und zeigte, mehr als alle die zahlreichen Probe- und Versuchsfahrten in den Straßen von Paris, die Brauchbar-

keit des motorisch betriebenen Fahrzeuges im hellsten Lichte.

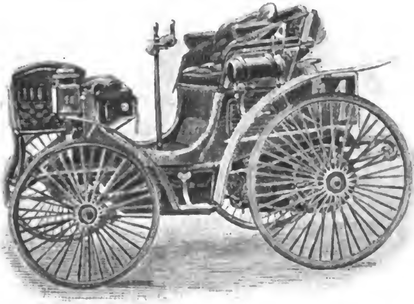


Fig. 4. Paris—Bordeaux 1895.
Peugeot, III. Preis, 54 St. 35 Min.

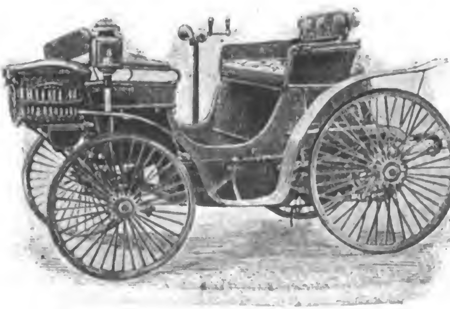


Fig. 5. Paris—Bordeaux 1895.
Peugeot, IV. Preis, 59 St. 49 Min.

Aber man durfte auf diesen ersten Lorbeeren nicht ruhen, man mußte die Sportwelt, die als Kundschaft natürlich zuerst und ausschließlich in Betracht kam,

weiter begeistern und gewinnen, und so wurde für das Jahr 1895 eine weitere und größere Konkurrenz, das Rennen Paris—Bordeaux—Paris, in Szene gesetzt, dessen Reglement nur Fahrzeuge zuläßt, die mit mindestens zwei Passagieren besetzt sind und bestimmt, daß der erste Preis nur von einem Wagen mit viersitziger Karosserie gewonnen werden kann.

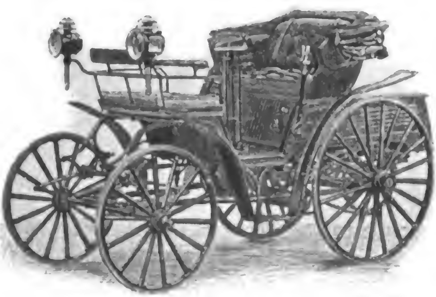


Fig. 6. Paris—Bordeaux 1895.
M. Roger, V. Preis, 64 St. 30 Min.

Es erfolgen 46 Nennungen, und zwar 29 von Benzin-, 15 von Dampf- und zwei von elektrischen Fahrzeugen, und die 1175 km lange Strecke wird von Levassor auf einem Panhard & Levassor-Wagen in 48 Stunden und 48 Minuten mit einem Stundendurchschnitt von 24,428 km zurückgelegt. Der Preis fällt aber nach den Bestimmungen des Reglements dem eine volle Stunde später eintreffenden viersitzigen Peugeot-Wagen zu, während die Mehrzahl der Dampf- und alle elektrischen Fahrzeuge auf der Strecke bleiben. Das Jahr 1896 bringt neben dem Hauptrennen

Paris—Marseille—Paris über 1720 km in 10 Tagesetappen noch drei kleinere Konkurrenzen, von denen



Fig. 7. Paris—Bordeaux 1895.
Panhard & Levassor, VI. Preis, 72 St. 14 Min.



Fig. 8. Paris—Bordeaux 1905.
Panhard & Levassor, VII. Preis, 78 St. 7 Min.

eine, Paris—Nantes—Paris, bereits ausschließlich den Motordreirädern reserviert ist.

Man beschäftigt sich um diese Zeit also bereits mit

einer Klasseneinteilung der automobilen Fahrzeuge, beschränkt sich aber bei Konkurrenzen über



Fig. 9. Paris—Bordeaux 1895.
M. Roger, Zusatzpreis, 82 St. 48 Min.



Fig. 10. Paris—Bordeaux 1895.
Bollée, Zusatzpreis, 90 St. 3 Min.

große Entfernungen noch auf Etappenfahrten. Man unterscheidet einsitzige Fahrzeuge — Motordreiräder —, Zweisitzer und Viersitzer, ohne vor-

läufig das Gewicht und die motorische Ausrüstung der Fahrzeuge bei der Zulassung und Bewertung in Rechnung zu ziehen, bewertet aber die Resultate bereits ausschließlich nach der Geschwindigkeit.



Fig. 11. 6 HP Wagen von Panhard & Levassor, 1896.

Als Bereifung führt die Mehrzahl der Wagen noch den Vollreifen, da man dem Pneumatik eine so schwere Belastung noch nicht zutraut, und erst im Jahre 1896 machten einzelne alte Radrennfahrer, die sich dem neuen Sport zugewendet hatten, wie Echalié, Réné de Knyff, Charron und Léon Bollée, schüchterne

Versuche mit Luftreifen auf mehrsitzigen Fahrzeugen, während sich die Motordreiräder des Luftreifens natürlich sofort bemächtigt hatten.

Man fand und erkannte jedoch schnell den Vorteil der höheren Geschwindigkeit und der Schonung der Maschinenteile, welche der Pneumatik bot, und von diesem Augenblick an wetteiferten die zahlreichen, bereits bestehenden, bisher von der Fahrrad- und Motordreiradindustrie lebenden Pneumatikfabriken in der Vervollkommnung des Luftreifens für Motorfahrzeuge aller Art.

Die beifolgende Zusammenstellung gibt ein Bild von dem erst langsamen, dann aber immer schnelleren Anwachsen der Durchschnittsgeschwindigkeit der Rennfahrzeuge bis zum Jahre 1901.

Das Reglement aller dieser Rennen, unter denen wir im Jahre 1900 zum ersten Male ein Bergrennen, und zwar das klassische Turbierennen, finden, war vom französischen Automobilklub aufgestellt und im großen und ganzen sehr einfach. Es teilte die startenden Fahrzeuge in Klassen: Motorzwei- und -dreiräder, zweisitzige Voiturettes und leichte Wagen und vier- und mehrsitzige schwere Wagen. Es gestattete jede Hilfe und jede Unterstützung der Fahrzeuge von dritter Seite, so daß die konkurrierenden Fabriken regelmäßig an jedem größeren Rennen ein oder mehrere Fahrzeuge teilnehmen ließen, die, mit den tüchtigsten Mechanikern der Fabrik besetzt und mit Reserveteilen aller Art beladen, nur die eine Aufgabe hatten, etwa havarierte und reparaturbedürftige Fahrzeuge schnellstens wieder flott zu machen. Ja streckenweises Schleppen war nicht verboten und

Datum	Rennstrecke	Sieger	Entfernung km	Fahrzeit	Stundendurchschnitt km
1894 23. Juli	Paris—Rouen	Panhard-Levassor u. Peugeot	126	5 St. 50 M.	20,472
1895 17. Juli	Paris—Bordeaux —Paris	Levassor auf Panhard & Levassor	1175	48 „ 48 „	24,428
1896 24. Sept.	Paris—Marseille —Paris	Mayade auf Panhard & Levassor	1720	67 „ 42 „ 58 Sek.	25,399
1897 29. Jan.	Marseille—Nizza —Monte-Carlo	Graf Chasseloup-Laubat	233	7 St. 45 M. 9 Sek.	30,064
14. Aug.	Paris—Trouville	Jamin (Panhard & Levassor)	174	3 St. 48 M. 36 Sek.	45,789
1898 6. März	Marseille—Nizza	Charron (Panhard & Levassor)	226	6 St. 53 M. 45 Sek.	32,832
11. u. 12. Mai	Paris—Bordeaux	Réné de Knyff (Panh. & Levass.)	587	15 St. 15 M. 44 Sek.	37,573
5.—17. Juli	Paris—Amsterdam—Paris	Charron (Panhard & Levassor)	1502	33 St. 4 M. 34 Sek.	45,422
1899 24. Mai	Paris—Bordeaux	Charron (Panhard & Levassor)	587	11 St. 43 M. 20 Sek.	49,400
16.—25. Juli	Rundfahrt durch Frankreich	Réné de Knyff	2300	42 St. 33 M. 39 Sek.	54,445
30. Sept.	Bordeaux—Biarritz	Levegh (Mors)	300	4 St. 42 M.	68,181
1900 22. Febr.	Pau, Rundfahrt durch Südw.-Frankreich	Réné de Knyff	335	4 „ 46 „ 57 Sek.	70,040
30. März	La Turbie, Bergrennen	Levegh (Mors)	16	19 M. 2 Sek.	50,526
14. Juni	Paris—Lyon, I. Gordon-Bennet-Rennen	Charron (Panhard & Levassor)	556	9 St. 9 M.	60,062
25.—28. Juli	Paris—Toulouse —Paris	Levegh (Mors)	1348	20 St. 50 M. 9 Sek.	64,704
1901 17. Febr.	Großer Preis von Pau	M. Farman (Panhard & Levassor)	340	4 St. 28 M. 10 Sek.	76,109
12. März	Coupe Rothschild—Turbie	Prinz Lubecki (Mercedes)	7,5	11 M. ⅖ Sek.	42,545
25. „	Nizza—Salon—Nizza	Werner (Merced.)	392	6 St. 45 M.	72,400
29. „	Nizza—La Turbie	Werner (Merced.)	15,5	17 M. 21 Sek.	53
29. Mai	Paris—Bordeaux	Fournier (Mors)	587,5	6 St. 7 M. 44 Sek.	90
29. „	II. Gord.-Bennet-Rennen	Girardot (Panhard & Levassor)	587,5	8 St. 51 M. 59 Sek.	74,300
27. u. 29. Juni	Paris—Berlin	Fournier (Mors)	1193	17 St. 3 M. 43 Sek.	69,970

wurde häufig geübt. Nur mußte das havarierte Fahrzeug am Abend unter eigenem Dampf in die Etappe

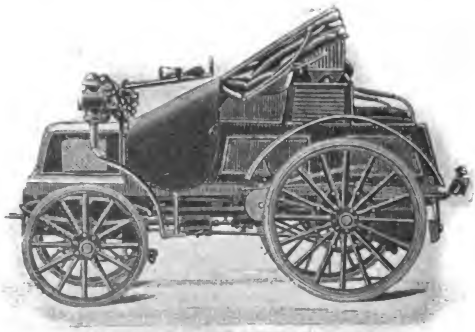


Fig. 12. Paris—Marseille—Paris 1896.
Panhard & Levassor mit Daimlermotor, I. Preis, 67 St. 43 Min.

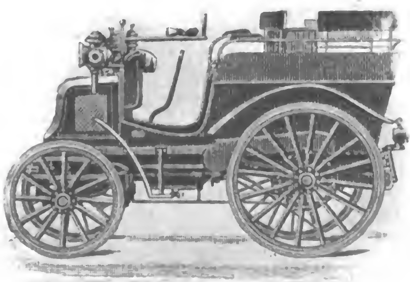


Fig. 13. Paris—Marseille—Paris 1896.
Panhard & Levassor mit Daimlermotor, II. Preis, 68 St. 11 Min.

einfahren, wo häufig die ganze Nacht repariert wurde.

Die Fabriken nannten oft ein Dutzend Wagen

und mehr, was kein allzugroßes Opfer bedeutete, denn die Nenngelder waren nicht so hoch wie heute; die genannten Fahrzeuge stellten ohne Ausnahme

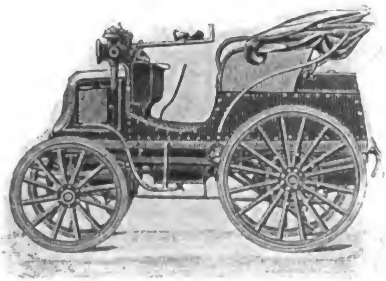


Fig. 14. Paris—Marseille—Paris 1896.
Panhard & Levassor mit Daimlermotor, III. Preis, 71 St. 23 Min.



Fig. 15. Paris—Marseille—Paris 1896.
Delahaye, IV. Preis, 75 St. 30 Min.

den neuesten und letzten Typ der in Serien hergestellten Tourenchassis dar und waren nach dem Rennen leicht verkäuflich.

Es kam eben damals den Fabrikanten in erster Linie darauf an, mit einer möglichst großen Zahl

ihrer gestarteten Fahrzeuge am Ziel einzutreffen, um in erster Linie die Betriebssicherheit ihrer Konstruktion zu beweisen, und da die Hauptrennen der ersten Jahre, wie aus der Tabelle zu ersehen ist, über recht achtbare Entfernungen gingen, so führte der Nachweis der Betriebssicherheit der Marke dieser ebensoviel Käufer zu, wie ein Sieg.

Die Pferdestärken der an diesem Rennen teilnehmenden Wagen wuchsen, wenn auch im Anfang noch zaghaft, so doch sehr bald außerordentlich schnell, und im gleichen Verhältnis die mit den natürlich noch sehr schweren Fahrzeugen erzielten Geschwindigkeiten.

Ich habe versucht, beide in der folgenden Tabelle zusammenzustellen, welche gleichfalls bis zum Jahre 1901 reicht.

Jahr	Rennstrecke	HP	Stundendurchschnitt km	Gesamtentfernung km
1894	Paris—Rouen—Paris	2,5	20	126
1895	Paris—Bordeaux—Paris	4	24	1175
1896	Paris—Marseille—Paris	6	25	1720
1897	Paris—Trouville	8	46	174
1898	Paris—Amsterdam—Paris	12	45	1502
1899	Paris—Bordeaux	16	49	587
1900	Paris—Toulouse—Paris	24	65	1348
1901	Paris—Berlin	30	70	1193

Das Wagengewicht im Verhältnis zu den Pferdekräften der Motoren hatte sich von 250 kg (1894) auf 47 kg (1901) pro HP vermindert.

Die achtjährige Rennperiode von 1894—1901 hat zunächst und vor allen Dingen den Konstrukteuren

den Weg zur einwandfreien Konstruktion betriebssicherer Tourenwagen gezeigt. Sie hat ihnen an

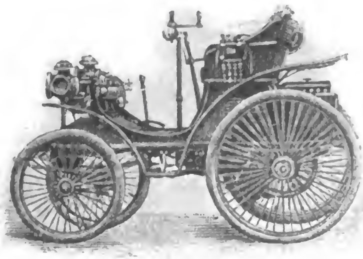


Fig. 16. Paris—Marseille—Paris 1896.
Peugeot mit Daimlermotor. V. Preis. 81 St. 24 Min.



Fig. 17. Paris—Marseille—Paris 1896.
Delahaye, VI. Preis. 84 St. 27 Min.

Hand der Erfahrungen von erprobten Rennfahrern gezeigt, welche Organe zum einwandfreien Betriebe eines schnellen Wagens nötig sind, wie diese Organe beschaffen sein müssen und wo und wie sie zusammen-

gestellt und montiert werden müssen, um leicht erreichbar und leicht auswechselbar zu sein.

Die ersten Rennen haben uns die elektrische Zündung geschaffen und die unzuverlässige Glührohrzündung beseitigt, sie haben die unumgängliche Notwendigkeit der Wasserkühlung bei stärkeren Motoren nachgewiesen und deren Organe, Kühlapparat, Rohrleitungen und Wasserpumpe ausgebildet und zu ihrer heutigen Vollendung gebracht, sie haben enorme Fortschritte in der Bereifung gezeitigt, sie haben den unzuverlässigen Riemen als Transmissionsorgan beseitigt und die heute allgemein üblichen Formen der Kraftübertragung durch Zahnräder, Kette und Cardan, der Kupplung, der Bremsen und der Lenkung geschaffen.

Sie haben gezeigt, daß eine gute Federung bei hohen Geschwindigkeiten unerläßlich ist und bewiesen, daß die Stabilität des Fahrzeuges mit der Länge des Radstandes und der Tieferlegung des Schwerpunktes wächst.

So betrug z. B. der Radstand von Levassors siegreichen Wagen im Rennen Paris—Bordeaux—Paris nur 1,30 m. Der mittlere Radstand im Rennen Paris—Marseille—Paris 1,70 m, Tour de France 2 m, Paris—Toulouse—Paris 2,25 m, Paris—Berlin 2,40 m.

Die immer vollkommenere Ausbildung des Vergasers war eine naturgemäße Folge der stets höheren Ansprüche, die an die Leistungsfähigkeit der Motoren gestellt wurden, die, wie weiter oben gezeigt wurde, am Rennen Paris—Berlin bereits bis zur Stärke von 30 HP teilnahmen.

Im großen und ganzen läßt sich aber behaupten,

daß bis zu diesem Zeitpunkt die Rennen von den Konstrukteuren ohne Ausnahme neben der Reklame,

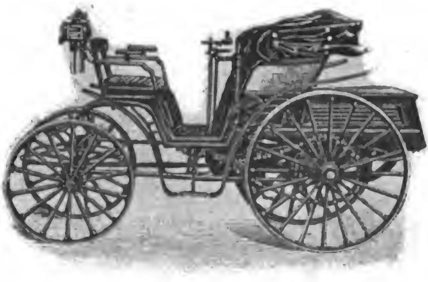


Fig. 18. Paris—Marseille—Paris 1896.
Maison Par (Lic. Benz), VII. Preis, 102 St. 42 Min.

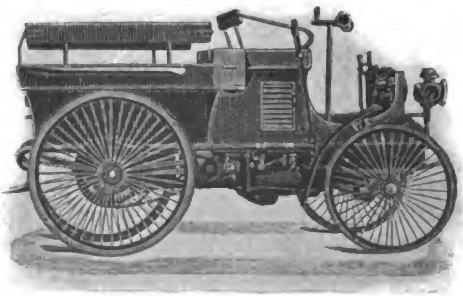


Fig. 19. Paris—Marseille—Paris 1896.
Peugeot mit Daimlermotor. Sonder-Preis, 84 St. 27 Min.

die sie mit denselben für ihre Marke machten, als wichtige und unbedingt notwendige Prüfungen für die Verbesserungen und Vervollkommnungen ihrer Konstruktionen betrachtet wurden.

2. Die Gewichtsbeschränkung der Rennfahrzeuge durch den A. C. F. Die Rennen von 1901—1905.

Trotz dieser enormen, im Zeitraum von 8 Jahren gemachten Fortschritte in bezug auf Betriebssicherheit und Durchschnittsgeschwindigkeiten sieht sich der Franz. Aut.-Klub infolge des ganz unglaublichen Pneumatikverbrauches im Rennen Paris—Berlin und infolge der enormen Dimensionen, welche besonders die schweren Rennwagen im Verhältnis zur Pferdekraft ihrer Motoren aufweisen, veranlaßt, nach dem Rennen Paris—Berlin durchgreifende Neubestimmungen über die Maximalgewichte der bei Rennen zugelassenen Fahrzeuge zu treffen, welche eine völlige Umwälzung im Rennwagenbau schaffen und vor allen Dingen Fortschritte in der Herstellung und Behandlung des zum Automobilbau notwendigen Rohmaterials zeitigen sollen.

Nach dieser neuen Gewichtsbestimmung, die erstmalig im Jahre 1902 in Kraft tritt, zerfallen die Rennfahrzeuge in folgende Klassen:

Motorzweiräder	unter	50 kg
Motordreiräder	von	50— 250 kg
Voiturettes	„	250— 400 kg
leichte Wagen	„	400— 650 kg
schwere Wagen	„	650—1000 kg

Die Bestimmungen über die geschlossenen Wagenparks wurden verschärft und das Arbeiten in denselben wurde streng verboten. Man war sich in den Reihen der Sportkommission des Franz. Autom.-Klubs, an deren Spitze damals schon der Chevalier Réné de Knyff stand, und der französischen

-Automobilfabrikanten darüber einig, daß eine derartig umwälzende Bestimmung getroffen werden

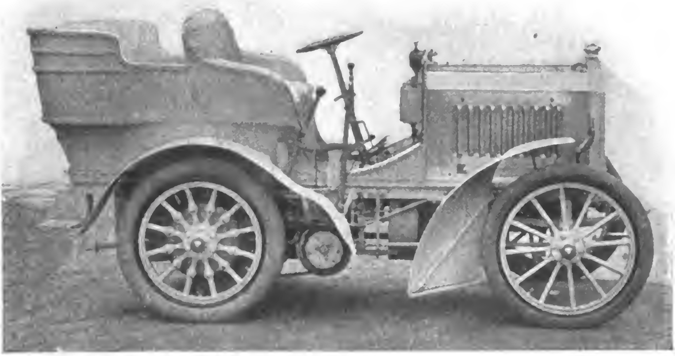


Fig. 20. 1900. 28 HP 4 Zyl.-Phönix-Rennwagen.

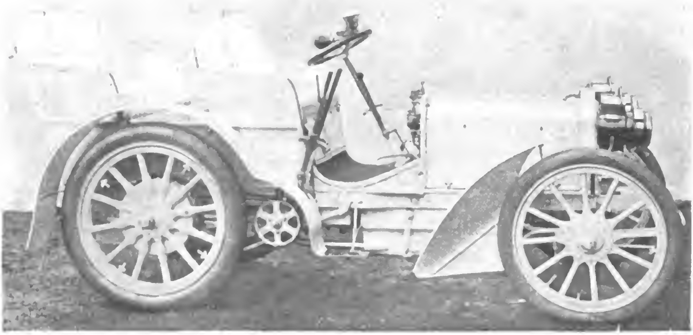


Fig 21. 1901. 35 HP 4 Zyl.-Mercedes.

müsse, wollte man nicht bei der weiteren Fortentwicklung des Automobils auf die Wirtschaftlichkeit desselben von vornherein verzichten, und der Erfolg der nächsten Jahre hat deutlich gezeigt, daß die Gewichtsbeschränkung der Rennfahrzeuge eine Maßregel war, wie sie glücklicher und weiser nicht hätte

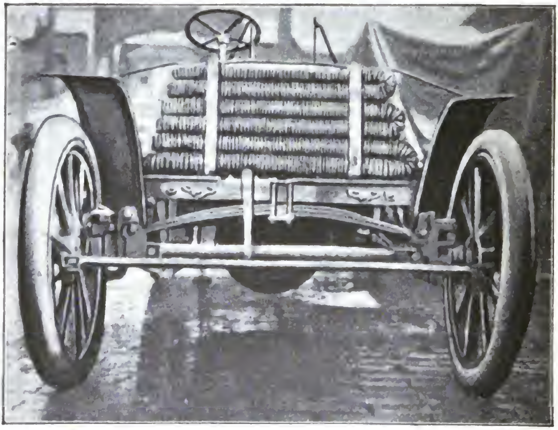


Fig. 22. Vorderansicht und Querfederaufhängung des 40 PS Panhard-Rennwagens, 1902.

getroffen werden können, obwohl gerade damals zahlreiche Stimmen in Frankreich laut wurden, welche den Geschwindigkeitsrennen jeden Nutzen absprachen, eine schier unbegreifliche Erscheinung, wenn man die fabelhaften Fortschritte betrachtet, die die französische Automobilindustrie in dem kurzen Zeitraum seit dem Beginn der Rennen gemacht hatte.

Es hatte sich aber auch der französischen Konstrukteure die Überzeugung bemächtigt, daß zur

weiteren Ausbildung aller Organe des automobilen Fahrzeuges Rennen notwendig seien, welche nicht, wie bisher, über gute und meist ebene, sondern auch über mittelmäßige und schlechte und vor allen Dingen über Gebirgsstraßen führten, und dieser Überzeugung verdankt das große Rennen des Jahres 1902 Paris—Wien, sowie die erhöhte Aufmerksamkeit, welche man von diesem Zeitpunkte an den Bergrennen schenkte, ihren Ursprung.

Die folgende kleine Tabelle veraugenscheinlicht am besten, wie schnell der A. C. F. diese Überzeugung in die Tat umzusetzen verstand.

Tabelle der Rennen von 1902.

Datum 1902	Rennstrecke	Sieger	Entfernung km	Fahrzeit	Stundendurchschnitt km
7. April	Nizza—LaTurbie	Stead (Mercedes)	15,5	16 M. 38 Sek.	56,134
Mai	Rundfahrt durch Frankreichs Norden	H. Farman (Panhard)	910	12 St. 1 M. 52 Sek.	75,600
20. Juni	Paris—Wien	L. Renault	1360	26 St. 35 M.	51,590
20. „	III. Gordon-Bennett-Rennen	Edge (Napier)	617	10 „ 42 „	58,120
20. Juli	Bergrennen zu Laffrey	Armand (Darracq)	6,5	10 M.	89
31. „	Ardennenfahrt	Jarrott (Panhard)	512,4	5 St. 53 M. 40 Sek.	86,700
26. Aug.	Kilomet.-Rennen zu Deauville	Gabriel (Mors)	1 m. Anlauf	26 „	136,300
21. Sept.	Gaillon (Bergrennen)	Le Blon (Serpollet)	1	40 „	90

Wir finden in der Tabelle nicht weniger, als drei verschiedene Bergrennen, von denen das schon klassisch gewordene Turbierennen bereits zum dritten Male gefahren wird. Wir finden in derselben Tabelle

ferner zum ersten Male zwei Siege des leichten Wagens von Renault und Darracq, sowie das erste offizielle Kilometerrennen auf der Straße von Deauville.



Fig. 23. Der siegreiche Renault-Wagen Paris—Wien 1902.

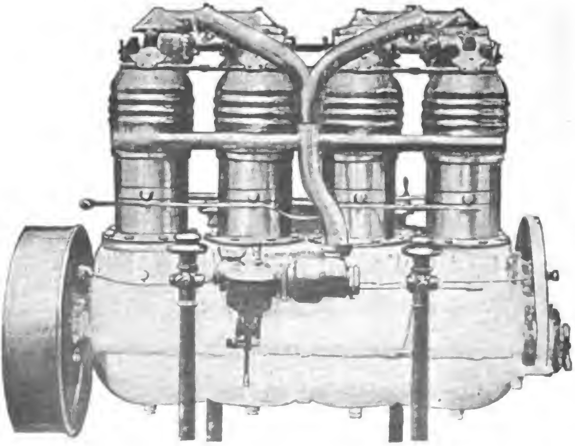


Fig. 24. Der Panhard-Motor des Rennens Paris—Wien 1902.

Ganz im Widerspruch mit der Ansicht der meisten damaligen Konstrukteure und Fahrer, welche glaubten, daß die neu eingeführte Gewichtsbeschränkung das Anwachsen der Motorleistungen hemmen würde, finden wir im Rennen Paris—Wien neben sehr leichten Fahrzeugen (Darracq, Renault, Decauville) auch solche der schweren Typen (Mercedes, Panhard-Levassor), welche mit Motoren von 40 HP und darüber (Panhard 50 HP) ausgerüstet sind. Wir finden

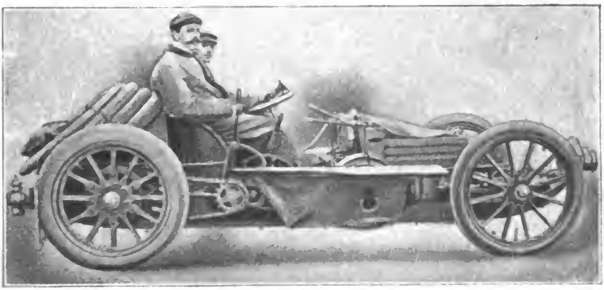


Fig. 25. Wolseley-Renner, 45 HP. Mr. Austin am Steuer. Paris—Wien 1902.

aber vor allen Dingen in diesen Rennen neben zahlreichen Stahlrohrchassis (Decauville, Darracq, Renault) die ersten schweren Wagen mit gepreßten Stahlrahmen, Bienenkorbkühlern und Kugellagern im Getriebe (Mercedes), welche unter der Führung von Baron Forest und Graf Zoborowski glänzend abschneiden.

Auch das heute klassische, belgische Ardennenrennen wird im Jahre 1902 zum ersten Male gefahren und bringt der im Rennen Paris—Wien mit wenig Glück gestarteten Marke Panhard-Levassor einen Sieg.

Eine markante Erscheinung des Jahres 1902 ist ferner die Tatsache, daß, während die weitaus größte Zahl der französischen Konstrukteure für die Rennen dieses und der folgenden beiden Jahre Spezialwagen baut, die mit den Chassis der normalen Typen wenig oder gar keine Ähnlichkeit mehr haben, die einzige an den großen Rennen des Auslandes teilnehmende

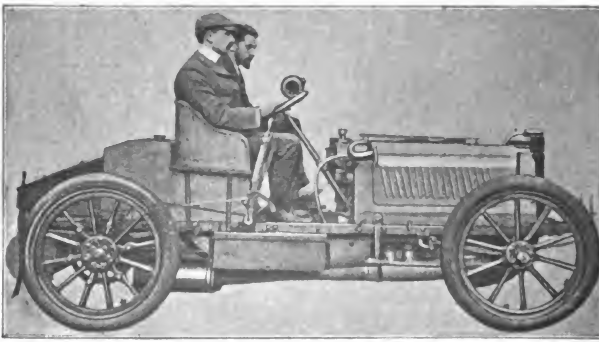


Fig. 26. Napier-Rennwagen. Edge am Steuer, neben ihm Napier. Paris—Wien 1902.

deutsche Fabrik, die Cannstatter Daimler-Fabrik, diese sämtlichen Rennen mit normalen Tourentypen bestreitet und, in den nächsten Jahren wenigstens, überall ehrenvoll abschneidet. Die Mercedestype wird dadurch zu der gesuchtesten und populärsten Tourentype der Welt und macht mit ihren Konstruktionsdetails in Frankreich, Italien und Amerika derart Schule, daß das Streben einer großen Anzahl von Konstrukteuren dahin geht, sie möglichst naturgetreu zu kopieren.

Die Rennen von 1903.

Die Rennsaison von 1903 bedeutet einen Merkstein in den großen Rennen von Land zu Land und ihr definitives Ende. Die schrecklichen Ereignisse und Unglücksfälle der Etappe Paris—Bordeaux sind noch in aller Gedächtnis, und es erübrigt wohl, ihr trauriges Andenken von neuem aufzufrischen. Sie wurden veranlaßt durch den bedauerlichen Mangel an Organisation und Überwachung der Strecke und führten den eklatanten Beweis dafür, daß bei den enormen Geschwindigkeiten, welche die modernen Rennfahrzeuge besitzen, eine Beschränkung der Teilnehmerzahl und eine völlige Absperrung der Rennstrecke zur unumgänglichen Notwendigkeit wird.

Tabelle der Rennen von 1903.

Datum 1903	Rennstrecke	Sieger	Entfernung	Fahrzeit	Stundendurchschnitt km
März	CoupeRothschild	Werner (Merced.)	1 km	32 Sek.	112
	Meile aus Stand	„ „	1 engl. Meile	45 „	113
20. Mai	Paris—Madrid—Bordeaux	Gabriel (Mors)	552 km	5 St. 14 M.	105
22. u. 23. Juni	Ardennenrennen	P. de Crawhez (Panhard)	512 „	5 „ 52 „ 7 3/5 Sek.	87,500
11.—17. Juli	Kilometerrennen mit Anlauf (Ostende)	Rigolly (Gobron)	1 „	26 4/5 „	134,328
„	IV. Gordon-Bennet-Rennen (Irland)	Jenatzy (Mercedes)	600 „	6 St. 39 M.	89,184
9. Aug.	Bergrennen zu Laffrey	Rigolly (Gobron)	6,5 „	5 M. 33 Sek.	70,270
9. „	Coupe de Caters (Bergrennen)	„ „	1 „ aus Stand	50 1/2 Sek.	71,713
4. Okt.	Bergrennen zu Château-Thierry	„	1 km aus Stand	45 1/5 „	80

Wir finden daher, wie neben dem Circuit des Ardennes, der bereits im Vorjahre ein bedeutendes sportliches Ereignis war, auch das Gordon-Bennett-Rennen dieses Jahres gleichfalls auf einer in sich geschlossenen und militärisch eng bewachten Rundstrecke ausgefahren wird, ohne daß dadurch die



Fig. 27. Der siegreiche Wagen Paris—Madrid 1903.

sportliche Bedeutung und der technische Wert dieses Rennens die geringste Einbuße erleidet.

Was in umstehender Tabelle besonders auffällt, ist die fabelhafte Durchschnittsleistung Gabriels, der mit seinem 80 HP Morswagen über die Entfernung von 552 km den bisher unerreichten Durchschnitt von 105 km per Stunde fährt.

Ebenso interessant sind die Leistungen Rigollys und seines Gobron-Brillié-Wagens, der in diesem

Jahre sämtliche Weltrekorde für schwere Benzinwagen schlägt und neue aufstellt, die ein ganzes Jahr bestehen bleiben. Wie man sieht, beginnt die Jagd nach Rekorden stärker und immer schärfer zu werden. Man baut Spezialrekordwagen, die lediglich zum Drücken der Weltrekorde bestimmt, für Rennen über längere Strecken aber nicht geeignet sind, und ganz speziell in Amerika, dem Lande der Rekorde, werden diese Versuche mit hohem Interesse verfolgt. Auch beginnt Amerika sich an den Rennen des Kontinents zu beteiligen und zwar erstmalig an den

Gordon-Bennett-Rennen,

welche seit dem Jahre 1903 in den Vordergrund treten und mehrere Jahre lang als das interessanteste und sportlich wichtigste Ereignis der Saison betrachtet werden.

Sie gehören heute der Geschichte des Automobilismus an und bilden in derselben einen Abschnitt, der eingehender besprochen werden soll.

Gestiftet im Jahre 1899 von James Gordon-Bennett, dem Besitzer des New York Herald, war der wertvolle von dem Pariser Juwelier und Künstler André Ancoc ausgeführte Herausforderungs- und Wanderpreis, der einen reellen Wert von Fr. 12000 darstellt, dazu bestimmt, den Wettstreit der internationalen Automobilindustrien auf dem Gebiet der reinen Geschwindigkeitsrennen zu beleben und anzuregen, denn zur Zeit der Stiftung des Wanderpreises war es ausschließlich Frankreich, das seine Kämpen an den Start schickte.

Das Reglement des Gordon-Bennett-Rennens war

in seinen Grundzügen folgendes: Zu dem Rennen, das international sein sollte, durften von dem anerkannten Klub jeden Landes drei Wagen im Gewicht von 400—1000 kg gemeldet werden, die in allen ihren Teilen im Lande selbst hergestellt und von Fahrern gesteuert werden mußten, die dem anerkannten Klub des Landes angehörten.

Die Länge der Rennstrecke mußte wenigstens 550 km und durfte höchstens 650 km betragen, und das Rennen mußte in einer Etappe, entweder auf einer offenen oder auf einer Rundstrecke gefahren werden, welche letztere aber nicht unter 125 km betragen durfte.

Der siegende Klub hatte die Pflicht, das Rennen im nächsten Jahre in seinem Lande zu organisieren, doch konnte, wenn sich nach dieser Richtung hin Schwierigkeiten ergeben sollten, stets Frankreich als Schauplatz des Rennens gewählt werden.

Im übrigen wurde das Rennen nach den Rennbestimmungen des A. C. F. gefahren. Bemerkenswert an diesem Reglement war vor allen Dingen, daß das nationale Element der einzelnen Industrien in den Vordergrund gerückt wurde und damit die Konkurrenz der einzelnen Länder unter sich angeregt wurde.

Das erste Gordon-Bennett-Rennen wurde dem Wunsche des Stifters gemäß im Jahre 1900 in Frankreich und zwar auf der Strecke Paris—Lyon (556 km) abgehalten. Es hatten gemeldet:

Frankreich, drei Panhard-Wagen, Fahrer de Knyff, Charron und Girardot.

Belgien, zwei Pipe-Wagen, Fahrer Baron de

Caters und Lefebre und einen gemischten Wagen, Fahrer Jenatzy.

Amerika, ein Winton-Wagen, Fahrer Mr. Winton.

England, ein Napier, Fahrer S. F. Edge.

Deutschland, ein Benz, Fahrer Eugen (Benz).

de Caters, Lefebre und Edge starteten nicht, letzterer, weil sein Fahrzeug keine englischen Pneus trug und deshalb im letzten Augenblick disqualifiziert wurde, de Knyff, Winton und Jenatzy mußten aufgeben und Sieger wurde Charron auf 24 HP Panhard in 9 Stunden 9 Minuten. Zweiter wurde Girardot in 10 Stunden 36 Minuten. Das Rennen ,das im großen und ganzen wenig Interesse erweckte, wurde nach damaliger Gewohnheit auf unabgesperrter Strecke gefahren und bei der geringen Konkurrenz von Frankreich leicht gewonnen.

Das zweite Gordon-Bennett-Rennen im Jahre 1901 hatte noch weniger Erfolg und war noch schwächer bestritten als das erste. Es wurde gleichzeitig mit dem Rennen Paris—Bordeaux auf derselben Strecke ausgefahren und sah nur vier Bewerber am Start.

Frankreich meldete zwei Panhard- und einen Morswagen, und England sandte wieder seinen mutigen Edge.

Das Rennen wurde von Girardot auf 50 HP Panhard in 8 Stunden 54 Minuten 59½ Sekunden gewonnen.

Ganz ähnlich erging es in dem dritten Gordon-Bennett-Rennen, welches im Jahre 1902 zugleich mit dem Rennen Paris—Wien, auf der Etappe Paris—Innsbruck (618 km) ausgefahren wurde.

Wieder hatte Frankreich drei Wagen gemeldet und zwar:

1. Girardot auf Charron-Girardot-Voigt-Wagen,
2. Fournier auf Mors,
3. Réné de Knyff auf Panhard,

und wieder war für England Edge auf Napier am Start.

Réné de Knyff, der noch in Landeck in Tirol guter Erster war, mußte infolge Differentialbruches aufgeben, und Edge gewann das Rennen mit dem sehr mäßigen Durchschnittstempo von 58 km per Stunde in 10 Stunden 42 Minuten. Damit ging die Trophäe nach England, und den sportsfreudigen Engländern gebührt das Verdienst, das so interessante Rennen zu dem gemacht zu haben, was es von Anfang an hätte sein können und sollen, wäre es nicht von Frankreich in den ersten Jahren als Nebensache behandelt worden. Man fand schon damals am Place de la Concorde, daß das Rennen, vom kommerziellen Standpunkt aus betrachtet, für Frankreich ungünstig reglementiert sei, eine Ansicht, die in den folgenden Jahren immer schärfer zum Ausdruck kam und schließlich dem sportlich so interessanten und wichtigen Rennen den Hals brach. Mit welchem Erfolge, werde ich mir weiter unten erlauben, auseinander zu setzen.

Das vierte Gordon-Bennett-Rennen wurde also, dank englischem Sportsinn, zum ersten Male zu einem sportlichen Ereignis ersten Ranges, was um so wichtiger war, als das kurz vorher unter französischer Flagge ausgefahrene Rennen Paris—Bordeaux infolge seiner, wie bereits früher bemerkt, überaus mangelhaften Organisation zu einem Miß-

erfolg und zu einer Diskreditierung der großen Geschwindigkeitsrennen geführt hatte. Es war für die Engländer nicht leicht, die Erlaubnis des Parlaments für das vierte Gordon-Bennett-Rennen durchzusetzen, denn Geschwindigkeitsrennen waren in England verboten und bedurften bei der parlamentarischen Regierung dieses Landes der Erlaubnis der regierenden Körperschaft. Diese Erlaubnis wurde, dank dem großen Einfluß des großbritannischen Automobilklubs und dank den regen Bemühungen des Earl of Dudley, Lord-Gouverneurs von Irland, dennoch erteilt, und das Rennen wurde in Irland auf einer 597,720 km betragenden Rundstrecke unter starker, internationaler Beteiligung und großem Andrange des schaulustigen englischen Publikums zum Austrage gebracht.

Es hatten gemeldet und starteten:

England: drei Napier-Wagen 40 HP, gesteuert von Edge, Jarrot und Stocks.

Frankreich: zwei Panhard-Levassor-Wagen, 70 HP, gesteuert von de Knyff und Farman, und ein Mors, gesteuert von Gabriel, dem Sieger von Paris—Bordeaux.

Amerika: zwei Winton-Wagen, gesteuert von M. Winton und Percy Owen, und ein Peerless, gesteuert von E. P. Moers.

Deutschland: drei Mercedes-Wagen, 60 HP, gesteuert von Jenatzy, de Caters und Foxhall-Keane.

Die ursprünglich von der Daimlerfabrik für dieses Rennen bestimmten 80 HP Mercedes-Wagen waren unmittelbar nach dem Rennen Paris—Bordeaux bei dem großen Brande der Cannstatter Fabrik verbrannt,

und die Daimlerwerke waren daher gezwungen, mit 60 HP Tourenchassis, die sich sämtlich in Privat-



Fig. 28. Jenatzy, der Sieger des Gordon-Bennett-Rennens 1903 auf seinem 60 HP Daimler-Wagen.

besitz befanden — der Wagen Jenatzys gehörte dem bekannten Amerikaner Gray Dinsmore —, am Start zu erscheinen. Auch wiesen in diesem Rennen zum

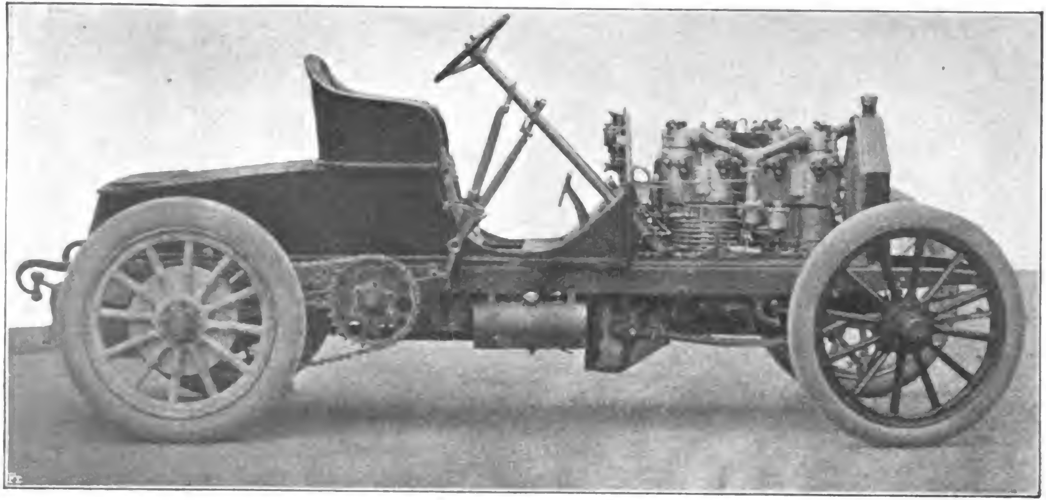


Fig. 29. 60 HP Daimler-Mercedes-Rennwagen. Type Gordon-Bennett 1903.

ersten Male die Wagen der konkurrierenden Nationen gemeinsame Farben auf, und zwar waren die

englischen Wagen grün,
französischen Wagen blau,
amerikanischen Wagen rot,
deutschen Wagen weiß.

Der Erfolg dieses Rennens ist bekannt. Jenatzy auf 60 HP Mercedes schlug das bisher sieggewohnte Frankreich und siegte in 6 Stunden 39 Minuten (Durchschnittsgeschwindigkeit) 89,194 km.

Réné de Knyff wurde Zweiter mit 6 Stunden 50 Minuten 40 Sekunden (Durchschnitt 86,634 km). Dritter wurde Farman mit 6 Stunden 51 Minuten 44 Sekunden. Vierter Gabriel mit 7 Stunden 11 Minuten 33 Sekunden.

Die Amerikaner hatten ausgesprochenes Pech. Ihre Wagen waren denen des Kontinents nicht annähernd gewachsen, und auch die Engländer machten keine sonderlich gute Figur.

Dagegen war der Sieg des deutschen Mercedes-Wagens ein ganz ungeheurer Erfolg für die deutsche Automobilindustrie, die mit einem Schlage durch denselben in den Vordergrund trat. Auch war das irische Bennett-Rennen das letzte, welches ausschließlich von Gentleman gefahren wurde.

Die Cannstatter Daimlerwerke brachten die Gordon-Bennett-Trophäe nach Deutschland, und der Taunus wurde im Jahre 1904 der Schauplatz des

fünften Gordon-Bennett-Rennens,

welchem in Frankreich sowohl wie in England je ein Ausscheidungsrennen vorausging. Das fran-



Fig. 30. 60 HP Daimler-Mercedes-Rennwagen. Type Gordon-Bennett 1903.

zösische Auswahlrennen, das am 20. Mai auf der Argonnenrundstrecke ausgefahren wurde, sah zehn Firmen mit 29 Wagen am Start, von denen

Théry auf Georges Richard-Brasier Erster,
Salleron auf Mors Zweiter,
Rougier auf Turcat-Mery Dritter

wurden.

Die Zeiten und Geschwindigkeiten dieser drei Ersten waren:

Théry	5 St.	20 M.	28 Sek.	Durchschnitt	99,416 km
Salleron	5 „	40 „	2 „	„	93,889 „
Rougier	5 „	45 „	5 „	„	92,593 „

Man beachte den außerordentlich hohen Stundendurchschnitt Thérys, der dem von Gabriel im Rennen Paris—Bordeaux erzielten am nächsten kommt und bis zum Jahre 1906 auf einer in sich geschlossenen Strecke nicht wieder erreicht wurde.

Die englischen Auswahlrennen, die am 10. Mai auf der Insel Man auf einer Rundstrecke von ca. 80 km stattfanden, schieden als definitive Vertreter Englands

S. F. Edge auf Napier,
S. Girling auf Wolseley,
Ch. Jarrot auf Wolseley

aus, während sich in Deutschland und Österreich die Auswahlrennen erübrigten, da von deutscher Seite nur zwei Mercedes- und ein Opel-Wagen, von Österreich drei Mercedes genannt waren. Auch Italien hatte kein Vorrennen nötig, es hatte drei Fiat-Wagen und Belgien drei Pipe-Wagen genannt. Die Schweiz hatte einen Dufaux-Wagen genannt, der

jedoch nicht startete, und Amerika blieb dem Rennen in diesem Jahre fern.

Im ganzen starteten 18 Wagen von sechs verschiedenen Nationen, eine internationale Teilnahme, wie sie in einem Gordon-Bennett-Rennen bisher weder erreicht worden war, noch wieder erreicht wurde.

Startliste.

1. Jenatzy (Deutschland, Mercedes),
2. Edge (England, Napier),
3. Werner (Österreich, Mercedes),
4. Lancia (Italien, Fiat),
5. Théry (Frankreich, Richard-Brasier),
6. Hautvast (Belgien, Pipe),
7. Dufaux (Schweiz, nicht gestartet),
8. de Caters (Deutschland, Mercedes),
9. Sidney Girling (England, Wolseley),
10. Braun (Österreich, Mercedes),
11. Storero (Italien, Fiat),
12. Salleron (Frankreich, Mors),
13. Augiers (Belgien, Pipe),
14. Fritz Opel (Deutschland, Opel-Darracq),
15. Jarrott (England, Wolseley),
16. Warden (Österreich, Mercedes),
17. Cagno (Italien, Fiat),
18. Rougier (Frankreich, Turcat-Méry),
19. P. de Crawhez (Belgien, Pipe).

Von diesen 18 Wagen beendeten 12 das Rennen, das von Théry in 5 Stunden 30 Minuten gewonnen wurde. Zweiter wurde Jenatzy mit 6 Stunden 1 Minute 28 Sekunden. Dritter de Caters in 6 Stunden 46 Minuten

31 Sekunden. Mit dem Taunusrennen haben die Gordon-Bennett-Rennen ihren Höhepunkt erreicht und überschritten.

Obgleich dieses Rennen, das erste große, welches ganz in deutschen Landen ausgefahren wurde, heute noch allen Sportsleuten und vielen Tausenden von Zuschauern in unvergeßlicher Erinnerung sein muß, will ich doch nicht unterlassen, demselben ein eigenes Kapitel zu widmen, um so mehr, als ich an den Vorbereitungen für dasselbe als damaliger Fahrmeister der Untertürkheimer Daimlerfabrik selbst stark beteiligt war, war ich doch schon volle 14 Tage vor dem Renntermin während des Trainings der Fahrer auf der Strecke.

Die Chancen in diesem Rennen lagen für unsere nationale Mercedesmarke außerordentlich günstig; erschien sie doch mit 5 Wagen, 2 deutschen und 3 österreichischen Mercedes von 90 HP am Start. Dagegen hatten die französischen Wagen vier Wochen vorher im Ausscheidungsrennen bereits die Feuertaufe empfangen, und wenn wir damals über die hervorragende Leistungsfähigkeit von Thérys Wagen ein wenig besser unterrichtet gewesen wären, wenn wir vor allen Dingen die vorzüglichen Eigenschaften der von Théry im Ausscheidungsrennen benützten Truffault-Stoßfänger schon gekannt hätten — wer weiß, wie das erste Taunusrennen ausgefallen wäre.

Aber man ist stets klüger, wenn man vom Rathaus kommt, als wenn man hingeht.

Daß die Engländer wenig Chancen haben würden, wußten und sagten sie uns vor dem Rennen selbst. Sie wollten nur ehrenvoll abschneiden und Jarrott

und besonders Girling haben das in ganz vorzüglicher Weise getan.



Fig. 31. Gordon-Bennett-Rennen 1904.
Storero (Fiat) nimmt die Kurve sehr scharf. Beachtenswert ist, wie sich der Mechaniker mit seinem ganzen Gewicht nach rechts hinüberlegt, um das Hinaustragen des Wagens aus der Kurve zu verhindern.

Die Fiatwagen waren damals noch wenig bekannt. Wir wußten, daß sie motorisch bedeutend schwächer

waren, als unsere Mercedes, 70 HP gegen 90 HP, wir hatten während des Trainings gesehen, daß sie häufig Havarie litten, besonders, wie es schien, an der



Fig. 32. Gordon-Bennett-Rennen 1904.
Salleron auf Mors, in eine Kontrolle einfahrend.

Kuppelung und fürchteten sie daher wenig, obgleich Lancia und Storero damals schon als italienische Favoriten starteten.

Wenn die Mercedesmarke das fünfte Gordon Bennett-Rennen trotz ihrer günstigen Chancen verloren hat, — sie belegte statt des ersten den zweiten, dritten,

fünften und elften Platz — so war das eben Pech, das aus einem Zusammenwirken von allerhand Kleinigkeiten resultierte.

So z. B. glaubte Jenatzy, der gegen Théry auf der letzten Runde mit 2 Minuten im Nachteil war,



Fig. 33. Gordon-Bennett-Rennen 1904.
Baron de Crawhez auf dem Pipe-Wagen.

daß sein Benzinvorrat bis zum Schluß des Rennens ausreichen würde. Das war aber nicht der Fall, er mußte halten und seinen mitgeführten Reservevorrat auf offener Strecke nachfüllen, was ihm 8 Minuten kostete. De Caters, der trotz 15 Minuten Verspätung am Start sehr gut im Rennen lag, hatte auf einer Kontrolle, wo er Benzin füllen wollte, das Pech, daß sich ein benzingefüllter Kanister, mit dem der

Mechaniker dem Auspuff zu nahe kam, Feuer fing, so daß der Fahrer gezwungen war, schleunigst abzufahren, um mit dem Wagen aus der Nähe des brennenden Kanisters zu kommen.



Fig. 34. Gordon-Bennett-Rennen 1904.
Braun, Nr. 10 (Mercedes), am Kilometerstein 3,7 bei Limburg in voller Fahrt bei ca. 130 Kilometertempo. — $^1/_{1000}$ Sek. Belichtung.

Tatsächlich ging ihm dann das Benzin in der Nähe von Kirberg gänzlich aus, und sein Mechaniker war gezwungen, zurückzulaufen und im Ort welches zu kaufen, wodurch der Fahrer 35 Minuten verlor.

Derartige Vorkommnisse nennt man im gewöhnlichen Leben Pech, es soll aber nicht geleugnet werden, daß sie mit einigem Geschick und vor allen Dingen



Fig. 35. Gordon-Bennett-Rennen 1904.
Baron de Caters untersucht zigarettenrauchend seinen Rennwagen. — Die hier nicht lesbare Schrift auf dem Plakat links über dem Steuerrad lautet: „Das Rauchen ist hier strengstens verboten."

mit mehr Ruhe von seiten der Fahrer hätten vermieden werden können.

Doch nun zum Rennen selbst, dem außer S. M. dem Kaiser mit großem Gefolge auch Prinz Heinrich, einer der eifrigsten Förderer des deutschen Automobilismus, mit der größten Aufmerksamkeit von der vor der Saalburg errichteten, glänzenden Tribüne mit größter Aufmerksamkeit folgten.

Vor allen Dingen wurde von allen Fahrern ohne Ausnahme vorzüglich gefahren, so daß das Rennen ohne jeden Unfall zu Ende geführt werden konnte. Die Rennstrecke wies über 100 Kurven auf, von denen eine große Anzahl recht gefährlich war. Sie alle wurden, vielleicht gerade ihrer Gefährlichkeit halber, tadellos genommen, denn alle Fahrer, ohne Ausnahme, kannten die Strecke genau und hatten fleißig trainiert.

Ich übergehe die Einzelheiten des Starts, das Pech des Baron de Caters, der durch Kurzschluß an der Maschine 15 Minuten verlor, und trete mitten in die Ereignisse des Rennens.

Schon gegen Ende der zweiten Runde, bei der nur der von Fritz Opel gesteuerte Wagen der gleichen Marke fehlte, wurde es allen klar, daß das Rennen zwischen Jenatzy, dem deutschen Favoriten und Théry, dem Champion Frankreichs lag, bei Beginn der dritten Runde hatte Théry bereits 10 Minuten Vorsprung und de Caters lag an dritter Stelle, während die Pipe-Wagen bereits völlig zurückgefallen waren.

Die Italiener hielten sich um diese Zeit noch recht wacker, während die österreichischen Mercedes in-

folge mehrfacher Pneumatikdefekte etwas ins Hintertreffen geraten waren.

Von Théry wurde gemeldet, daß er einen Bruch eines Ventilatorflügels erlitten, aber kurz entschlossen



Fig. 36. Gordon-Bennett-Rennen 1904.
Storero (Fiat) am Kilometerstein 3,7 bei Limburg in voller Fahrt.

den ganzen Ventilator entfernt und die wenigen bereits verlorenen Minuten schon wieder eingeholt habe. Warden, de Crawhez und Augières hatten aufgegeben, und Edge wurde gleichfalls nach dieser Runde nicht mehr gesehen.

Bei Beginn der vierten Runde hatte Théry, der

eine Runde nach der anderen mit einer ganz erstaunlichen Regelmäßigkeit hinter sich brachte, seinen Vorsprung bereits auf 11 Minuten vergrößert, so daß sein Sieg trotz aller Anstrengungen Jenatzys außer Zweifel stand, wenn kein unglückliches Ereignis eintrat und die Glücksgöttin Frankreichs Farben treu blieb. De Caters, der ganz hervorragend fuhr, lag und endete auf dem dritten Platz, Rougier, der sich schön heraufgearbeitet hatte, auf dem vierten, und Braun, Hautvast und Salleron auf dem fünften, sechsten und siebenten Platz, dann kam, was von den Italienern, den österreichischen Mercedes und den Engländern noch übrig war.

Fahrer	Gesamtzeiten	Durchschnitt pro Stunde km
Théry	5 Std. 50 Min. 3 Sek.	88,81
Jenatzy	6 „ 1 „ 28 „	84
de Caters	6 „ 46 „ 31 „	76,2
Rougier	6 „ 48 „ 11 „	75,6
Braun	6 „ 59 „ 49 „	74,4
Hautvast	7 „ 2 „ 36 „	73
Salleron	7 „ 15 „ 3 „	71,4
Lancia	7 „ 17 „ 54 „	70,8
Girling	7 „ 22 „ 54 „	69,65
Cagno	7 „ 23 „ 36 „	69,6
Werner	7 „ 32 „ 14 „	68,4
Jarrott	7 „ 36 „ 52 „	67,8

Théry gewann also, in diesem Jahre sein zweites großes Rennen, das fünfte Gordon Bennett-Rennen mit

rund 10 Minuten vor Jenatzy, der in der letzten Runde verzweifelte Anstrengungen gemacht hatte, durch sein ruhiges, kaltes Fahren, durch seinen



Fig. 37. Gordon-Bennett-Rennen 1904.
Rougier (Turcat-Mery), Nr. 18, muß eine halbe Stunde auf der Strecke liegen bleiben, um den vollgelaufenen Schwimmer zu reparieren, und wird infolgedessen, trotz sonst glänzender Fahrt, bloß Vierter.

hervorragenden Motor und die glückliche Gesamtkonstruktion seines harmonischen Wagens.

Deutschland hatte sich wacker gehalten, Rougier (Frankreich) war brillant gefahren, und kein einziger Unfall hatte sich, trotz der düsteren Prophezeiungen, ereignet.

Im ganzen beendeten von 19 gestarteten Wagen 12 das Rennen.

Frankreich hatte die heiß umstrittene Trophäe nach schwerem Kampfe zurückgewonnen, und Frankreich mußte sie im nächsten Jahre verteidigen, obwohl die Stimmung der Konstrukteure dem Reglement dieses schönsten aller Rennen nicht sonderlich günstig gestimmt war. Man fand in Paris, daß Frankreich mit seiner starken Automobilindustrie durch nur drei Wagen den übrigen Nationen gegenüber einen zu ungünstigen Standpunkt einnehme, die französische Fachpresse bemächtigte sich der Angelegenheit mit großer Energie, und der französische Automobilklub erklärte bereits in der Dezembersitzung 1904 der Klubdelegierten der internationalen Klubs, daß er zwar das Gordon-Bennett-Rennen für das Jahr 1905 noch aufrecht erhalten und sich an demselben beteiligen wolle, daß er aber von einer Beteiligung Frankreichs an diesem Rennen, ganz gleich welche Nation im Jahre 1905 den Sieg erringen werde, im nächsten Jahre absehen wolle und müsse. Gleichzeitig wurde in der Fachpresse erklärt, der A. C. F. beabsichtige, schon in diesem Jahre, also 1905, ein zweites großes Rennen unter der Bezeichnung „Grand Prix des A. C. F.“ zu organisieren, zu welchem die fremden Nationen nach Maßgabe des Umfanges ihrer Industrie zugelassen, resp. „eingeladen“ werden sollten, und welches eventuell gleichzeitig mit dem Gordon-Bennett-Rennen auf derselben Strecke in der Auvergne ausgefahren werden sollte.

Der „Auto“, hinter dem natürlich in diesem Falle das Gros der französischen Sportsleute und Fabri-

kanten stand, benutzte die willkommene Gelegenheit zu einer glänzenden Reklame und setzte einen Geldpreis in Höhe von Frs. 100000 für den Sieger im Gesamtklassement aus, und der Grand-Prix des A. C.-F. war geschaffen.

Frankreichs Absicht mit diesem Schachzuge lag klar zutage. Der „Grand-Prix" sollte den Übergang von dem den französischen Konstrukteuren mißliebigen Gordon-Bennet-Reglement zu einem anderen, für Frankreich günstigeren abgeben, er sollte im Jahre 1905 eine Konkurrenz für das Gordon-Bennett-Rennen sein, um dieses im Jahre 1906 völlig zu verdrängen. Man begann also um die Jahreswende von 1904 in Frankreich Rennpolitik zu machen und schuf damit den Automobilrennen eine Situation, die sie bisher noch nicht eingenommen hatten und eine Bedeutung, die am besten zeigt, zu welch' enormer Höhe nicht nur der internationale Rennsport, sondern auch das gesamte Automobilwesen sich um diese Zeit bereits entwickelt hatte.

Indessen gelang es den übrigen anerkannten Klubs, welche sich gegen das französische Projekt des „Grand-Prix" ablehnend verhielten, in diesem Jahre noch, die Gefahr zu beschwören und dem Gordon-Bennett-Rennen für das Jahr 1905 seine alte historische Bedeutung zu bewahren, so daß der „Auto" sich genötigt sah, seinen Preis von 100 000 Frs., der doch natürlich an eine französische Fabrik fallen sollte, für denjenigen Konstrukteur auszusetzen, der im französischen Ausscheidungsrennen siegen würde.

Um den übrigen Nationen den Sieg im letzten Gordon-Bennett-Rennen nicht zu leicht zu machen,

suchte man für dasselbe eine außerordentlich schwierige Rundstrecke in der Auvergne in der Nähe von Clermont—Ferrand aus und bestimmte, daß auch das französische Ausscheidungsrennen auf dieser Strecke abgehalten werden sollte, ein Vorgehen übrigens, das durchaus naturgemäß und erlaubt war und von jedem anderen Klub gleichfalls gewählt worden wäre.

Von den 23 zum Vorrennen gemeldeten französischen Wagen waren nur zehn mit Motoren unter

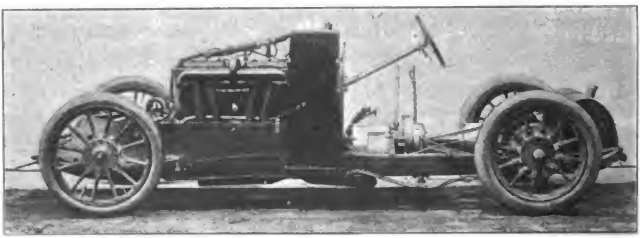


Fig. 38. Renault-Rennwagen (Type Circuit d'Auvergne 1905).

100 HP versehen, und zwar die Brasier-, Renault-, Automoto- und Darracq-Wagen, während die übrigen 14 Motoren von 100—120 HP aufwiesen.

Zehn Firmen nahmen am Rennen teil, davon vier mit Ketten- und sechs mit Cardan-Wagen; den kürzesten Radstand hatten die Darracq-Wagen mit 2,40 m, den längsten der alte brave Gobron-Brillié von Rigolly mit 2,90 m, der bereits im dritten Jahre seiner Rennkampagne stand.

Infolge der außerordentlich schwierigen Beschaffenheit der Rennstrecke beendeten von den 23 gestarteten Wagen nur zehn das Rennen.

Erster wurde Théry (Richard Brasier) mit 72,687 km Durchschnitt.

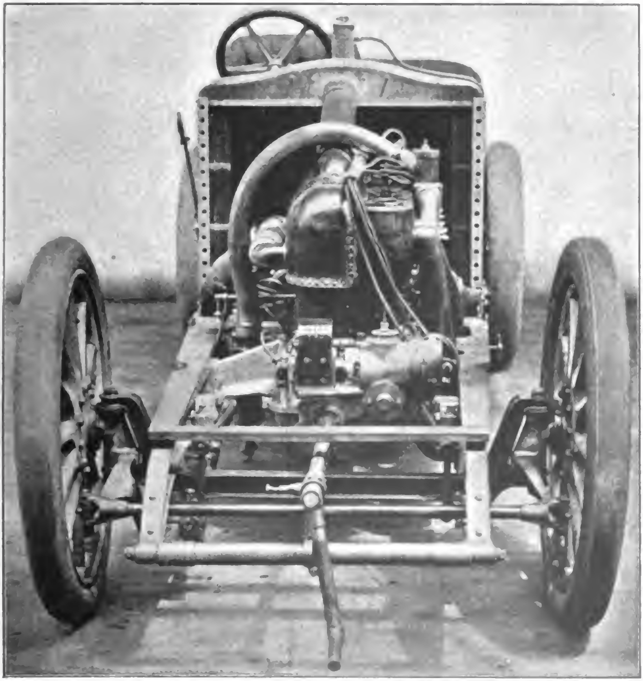


Fig. 39. Renault-Rennwagen. (Circuit d'Auvergne 1905).

Zweiter wurde Caillois (Richard Brasier) mit 71,274 km Durchschnitt.

Dritter wurde Duray (de Dietrich) mit 71,120 km Stundendurchschnitt.

Ein dritter Sieg Thérys also, der für die berühmte Brasiermarke dadurch noch wertvoller wird, daß Caillois, der zweite Brasierfahrer, den zweiten Platz einnimmt.

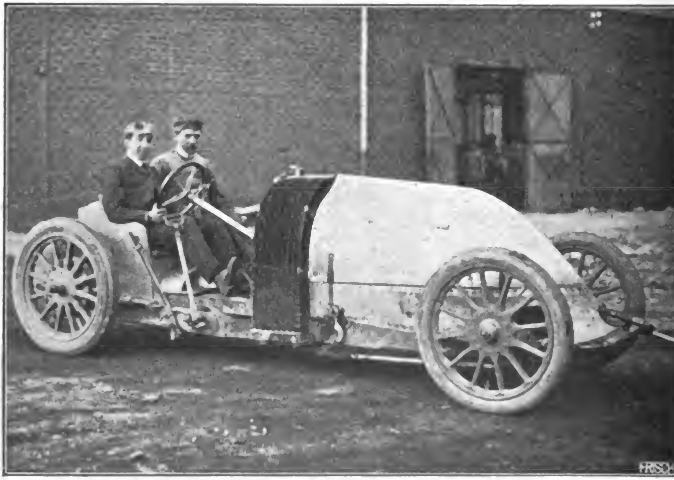


**Fig. 40. Gordon-Bennett-Rennen 1905.
Der Renault-Rennwagen.**

Auch in England und Amerika waren Vorrennen abgehalten worden, die in England

Clifford-Earp (Napier),
Rolls (Wolseley),
Bianchi (Wolseley)

und in Amerika:

Lyttle (Pope Toledo),
Dingley (Pope Toledo),
Tracy (Locomobile)

für das Hauptrennen qualifiziert hatten, während Deutschland und Österreich je drei Mercedes-Wagen in das Hauptrennen sandten.

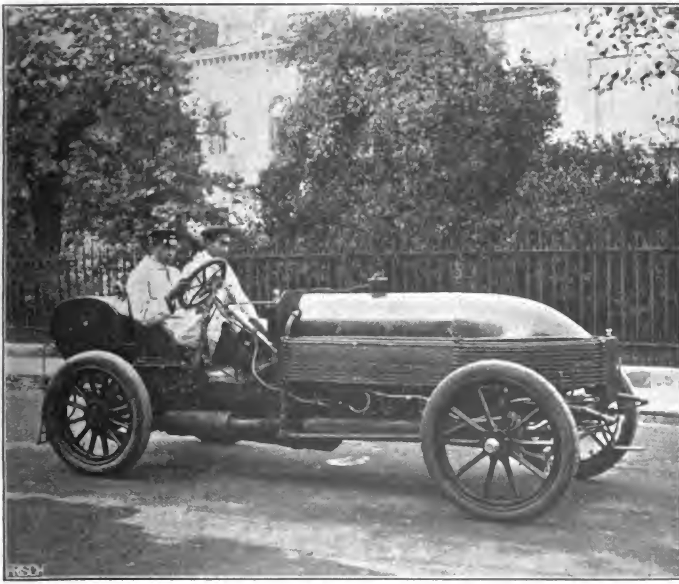


Fig. 41. Engl. Auswahlrennen zum Gordon-Bennett-Rennen 1905. Napier-Rennwagen.

Das sechste Gordon-Rennen,

das zugleich das letzte seiner Art war, wurde am 5. Juli 1905 auf derselben Strecke ausgefahren.

Es nahmen an demselben teil: Sechs Nationen mit achtzehn Wagen, welche von acht verschiedenen

Firmen gemeldet waren. Zwölf davon beendeten das Rennen, in dem

Erster Théry (Frankreich) wurde mit einem Stundendurchschnitte von 78,423 km;

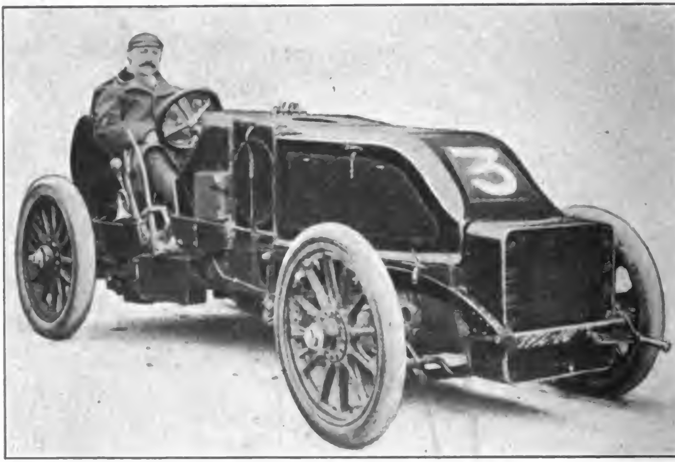


Fig. 42. Gordon-Bennett-Rennen 1905.
Rennwagen von Charron, Girardot & Voigt.

Zweiter Nazzaro (Italien) mit einem Stundendurchschnitt von 75,341 km;

Dritter Cagno (Italien) mit einem Stundendurchschnitt von 74,693 km.

Théry erfocht damit, ein noch nicht dagewesener Fall in der Geschichte der Automobilrennen, seinen vierten, großen Sieg in vier aufeinander folgenden Rennen, scharf bedrängt allerdings von den Italienern,

deren Champion Lancia auf der dritten Runde infolge Kühlerdefektes ausschied.

Der Jubel und die Begeisterung ob dieses erneuten Sieges der französischen Farben in ganz Frankreich



Fig. 43. Franz. Gordon-Bennett-Auswahlrennen 1905. Rigolly (Gobron-Brillié) vor der Wage.

war ganz ungeheuer und um so größer, als der A. C. F., ohne seinem Ansehen im geringsten zu schaden, das Gordon Bennett-Reglement nunmehr endgültig ad acta legen und den Herausforderungspreis seinem Stifter zurückgeben konnte.



Fig. 44. Gordon-Bennett-Rennen 1905.
Duray auf de Dietrich.



Fig. 45. Engl. Auswahlrennen zum Gordon-Bennett-Rennen 1905.
Napier-Rennwagen.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Resultate der Gordon-Bennett-Rennen von 1900—1905.

Jahr	Fahrer	Nation	HP	Motore und Pneumatiks	Rennstrecke	Entfernung km	Fahrzeit	Stundendurchschnitt km
1900	Charron	Frankreich	20	Panh-Levassor (Mich.)	Paris—Lyon	566	9 St. 9 M.	61,837
1901	Girardot	„	40	Panh-Levassor (Mich.)	Paris—Bordeaux	555	8 „ 51 „ 59 Sek.	59,509
1902	Edge	England	40	Napier (Dunlop)	Paris—Innsbruck	590	10 St. 41 M. 58 Sek.	55,509
1903	Jenatzy	Deutschland	60	Mercedes-Cont.	Irland	592	6 St. 39 M. 58 Sek.	89,184
1904	Théry	Frankreich	80	Brasier-Mich.	Taunus	564	5 St. 50 M. 8 Sek.	96,184
1905	Théry	„	96	„ „	Auvergne	549	7 St. 2 M. 42 Sek.	78,428



Fig. 46. Gordon-Bennett-Rennen 1905.
Vor dem Café Lyonnais in Clermont am Vorabend des Rennens.

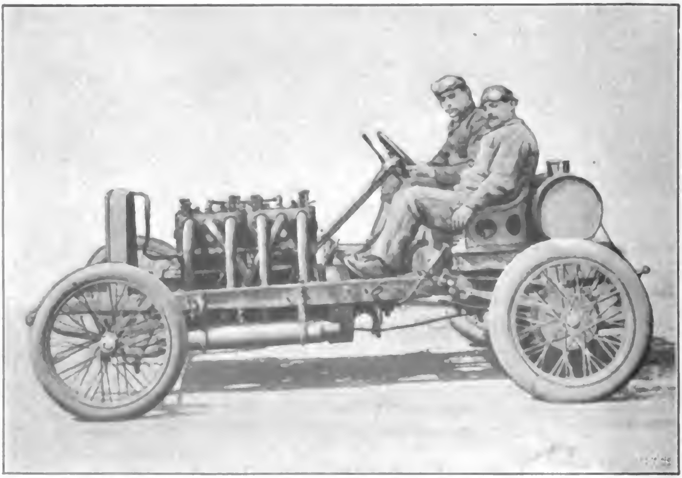


Fig. 47. Gordon-Bennett-Rennen 1905. Rennwagen von Darracq.

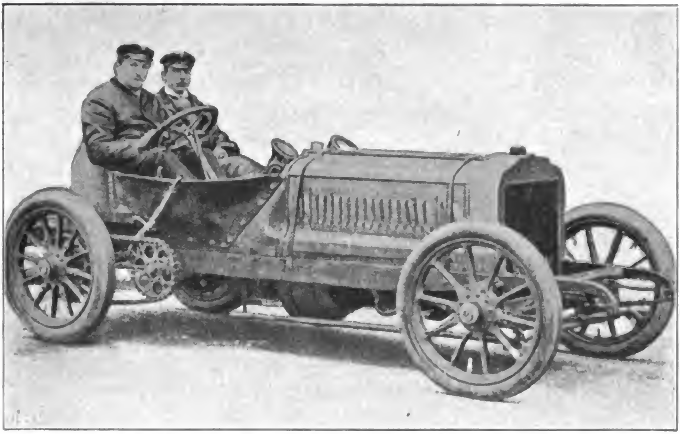


Fig. 48. Gordon-Bennett-Rennen 1905. Théry auf Richard Brasier. Sieger.



Fig. 49. Franz. Gordon-Bennett-Auswahlrennen 1905.
Farman auf Panhard III geht auf die Wage.



Fig. 50. Gordon-Bennett-Rennen 1905.
Heath auf Panhard.



Fig. 51. Franz. Gordon-Bennett-Auswahlrennen.
Gabriel während eines Pneumatikwechsels.

3. Der Grand-Prix 1906 und 1907.

Das Gordon-Bennett-Rennen war also tot und nach alter französischer Sitte hieß es: „le roi est mort, vive le roi“ oder, mit anderen Worten, das Gordon-Bennett-Rennen ist tot, es lebe der Grand Prix! Und dieser wurde, das muß man den Franzosen lassen, mit der Energie und Sachkenntnis ins Werk gesetzt, wie sie unseren Nachbarn jenseits der Vogesen jederzeit zu Gebot gestanden hat, wenn es galt, Frankreichs Ruhm und Ehre zu neuen Lorbeeren zu verhelfen.

Vor allen Dingen natürlich schrieb man das Rennen im Gegensatz zum Gordon-Bennett-Rennen als Fabrikrennen aus und erzielte dadurch von vornherein ein starkes Übergewicht der französischen Fahrzeuge.

Dann aber bestimmte man — und diese Bestimmungen müssen als durchaus zweckentsprechend und sachgemäß anerkannt werden, — daß das Rennen an zwei aufeinanderfolgenden Tagen über je 600 km geführt werden sollte, daß die Fahrzeuge nach Schluß des ersten Renntages bis zum Augenblick des Startes am nächsten Morgen unter strengem Verschluß zu halten seien und daß jede Hilfe von dritter Seite während des Rennens verboten sein sollte. Dagegen war ein Ersatz der Fahrer und Mechaniker am zweiten Tage gestattet. Diese Bestimmungen des Grand Prix-Reglements bezweckten in erster Linie, die Solidität der startenden Fahrzeuge auf eine erhöhte Probe zu stellen, sie bedeuteten eine Erschwerung des Pneumatikwechsels, welche die Pneufabrikanten veranlassen sollte, besonders widerstandsfähige Pneumatiks zu fabrizieren und eine Erleichterung der physischen Beanspruchung der Fahrer und Mechaniker.

Dazu hatte man in der Sarthe eine Strecke gewählt, die allerhöchste Geschwindigkeiten gestattete, so daß Fahrzeuge und Bereifung einer wirklich scharfen Dauerprobe unterworfen werden konnten. Was nun letztere anbelangt, so zeigten bereits die ersten Trainingversuche auf der Strecke, daß der Pneumatikverbrauch auf derselben infolge ihrer harten und steinigen Oberfläche, die zum weitaus größten Teil aus Quarz- und Feuerstein bestand, ein ganz ungeheurer sein werde, und man suchte in Frankreich, natürlich

unter dem Siegel strengster Verschwiegenheit über diese Erfahrungen während des Trainings nach geeigneten Mitteln für eine Beschleunigung des Pneumatikersatzes, denn Pneus zu fabrizieren, welche einer derartigen Beanspruchung auf die Dauer gewachsen waren, erschien bei der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit unmöglich. Man suchte und fand eine Abhilfe in der abnehmbaren Felge, welche



Fig. 52. Siegreicher Renaultwagen (Grand Prix 1906).

von mehreren französischen Fahrern nach längeren Versuchen definitiv angenommen wurde.

Ihr und der bedeutenden Zeitersparnis im Pneuwechsel, welche sie ermöglichte, verdankt die Renault-Marke einen großen Teil ihres Erfolges in diesem Rennen, dessen Resultat wohl wesentlich anders ausgefallen wäre, wenn alle Konkurrenten sich der abnehmbaren Felge hätten bedienen können.

Bestritten wurde das Rennen selbst von 34 Fahrzeugen, davon sechs italienischen und drei deutschen (Mercedes), der Rest, also 25, waren französischen Ursprunges.

Nach einem, besonders während der ersten drei Runden äußerst scharfen Rennen, in welchem Baras auf Brasier eine Runde mit dem kolossalen Stundendurchschnitt von 118 km 301 fährt, nimmt Szisz (Renault) nach dem Zurückfallen der unter zahlreichen Pneudefekten leidenden Brasierwagen die Spitze, dicht gefolgt von Albert Clément (Bayard-Clément) und



Fig. 53. Szisz auf seinem siegreichen Renaultwagen (Grand Prix 1906).

Nazzaro (Fiat) und passiert das Ziel nach 5 Stunden 45 Min. $30^2/_5$ Sek. Zweiter wird A. Clément mit 6 St. 11 Min. $40^3/_5$ Sek. Dritter wird Nazzaro mit 6 St. 26 Min. 53 Sek. Im ganzen beendeten 17 Wagen das Rennen des ersten Tages, darunter drei Brasier- und zwei Mercedeswagen.

Am folgenden Morgen mit denselben zeitlichen Zwischenräumen abgelassen, wie sie am Tage vorher eingelaufen waren, beendeten elf von den erfolgreichen

17 Fahrzeugen des ersten Tages das Rennen und zwar im wesentlichen in derselben Reihenfolge, wie am Vorabend. An Stelle Jenatzys, der an einer sehr schmerzhaften Augenentzündung leidet, fährt Burton das Rennen des zweiten Tages.

Szisz ist demnach definitiver Sieger mit 12 Stunden 14 Min. 7 Sek., bei einer Stundengeschwindigkeit von 101 km 328 m über die respektable Entfernung von 1200 km.

Das Rennen wird infolge verschiedener, meist durch Unvorsichtigkeit und Wagemut der Fahrer verursachter Defekte nicht beendet von: Shepard (Hotchkiß), Richez (Renault), Héméry (Darracq), Rigoly (Gobron-Brillié) und Rougier (de Dietrich), endet also mit einem glänzenden Siege der Franzosen, während die Italiener, Nazzaro und Lancia (Fiat), den zweiten und fünften Platz belegen.

Leider und sehr zum Leidwesen der siegenden Firma Renault konnte der für das Rennen ausgesetzte große Preis von 100 000 Frcs., nach dem das Rennen „Grand Prix“ benannt worden war, nicht zur Auszahlung gelangen, weil derselbe bei der sehr teuren und luxuriösen Organisation des Rennens mit verausgabt worden war, so daß dem siegenden Hause nur die Ehre und die allerdings mehrere Millionen betragenden Aufträge blieben, die diesem eklatanten Erfolge auf dem Fuße folgten.

Die Sportkommission des A. C. F. aber faßte auf Grund der in diesem Rennen gemachten Erfahrungen den Beschluß, für den Grand Prix des Jahres 1907 ein völlig neues Rennreglement auszuarbeiten, welches von dem bisher streng eingehaltenen Gewichtslimit

völlig absieht und dafür den Brennstoffverbrauch als grundlegende Basis einführt. Schade nur, daß man ein volles halbes Jahr brauchte, um sich über dieses Reglement soweit zu einigen, daß es endlich — im Dezember 1906 — zu einer Zeit veröffentlicht werden



Fig. 54. Nazzaro (Fiat), der Sieger im Grand Prix 1907.

konnte, wo die weitaus größte Mehrzahl aller Automobilfabriken zu dem vom Kaiserlichen Automobilklub bereits veröffentlichten Taunusrennen um den Kaiserpreis bereits gemeldet hatte.

Im laufenden Jahre (1907) wurde das Rennen um den Grand-Prix auf der gleichen Strecke wie im Jahre 1906 ausgefahren. Es erschienen 37 Wagen am Start; von deutschen Firmen war nur die

Mercedes-Marke mit 3 Wagen vertreten, welche von Jenatzy, Salzer und Héméry gesteuert wurden. Die übrigen 34 Wagen verteilten sich auf folgende Firmen: Darracq (3), Lorraine-Dietrich (3), Renault-Frères (3), Bayard-Clément (3), Brasier (3), Panhard & Levassor (3), Germain (3), Motobloc (3), Weigel (2), Gobron (1), Corre (1), Porthos (1), Christie (1), Dufaux-Marchand (1), Fiat (3). Die 3 Fiatwagen wurden von Nazzaro, Lancia und Wagner gesteuert. Bereits nach den ersten Runden zeigte es sich, daß sich der Kampf um die Siegespalme zwischen den Firmen Fiat, Renault, der siegreichen Firma im Jahre 1906, Lorraine-Dietrich, Darracq und Brasier abspielen würde. Am Ende der ersten Hälfte des Rennens nach der 5. Runde war der Stand des Rennens folgender:

1.	Duray (Lorraine-Dietrich)	3 : 24 : 55
2.	Lancia (Fiat)	3 : 27 : 09
3.	Nazzaro (Fiat)	3 : 28 : 30
4.	Gabriel (Dietrich)	3 : 32 : 02
5.	Szisz (Renault)	3 : 32 : 42
6.	Caillois (Darracq)	3 : 33 : 15
7.	Rougier (Dietrich)	3 : 37 : 15
8.	Baras (Brasier)	3 : 38 : 03
9.	Rigal (Darracq)	3 : 39 : 11
10.	Barillier (Brasier)	3 : 41 : 00
11.	Garcet (Bayard-Clément)	3 : 45 : 18
12.	Héméry (Mercedes)	3 : 50 : 36

Die nächsten Runden brachten keine wesentliche Verschiebung; Duray ist aus seiner führenden Stellung nicht zu verdrängen, und als er in der achten Runde wieder als erster passierte, hielt man ihn schon

für den sicheren Sieger. Doch beim Beginn der neunten Runde sollte die auf Duray gesetzte Hoffnung der Franzosen zuschanden werden. Der treffliche Rennfahrer mußte, da an seinem Wagen das Kugellager der Nebenwelle im Geschwindigkeitswechsel gebrochen war, das Rennen aufgeben!

Der Ausgang des Rennens wurde, wie im vorigen Jahre, in der zehnten (letzten) Runde nun zu einem Duell zwischen Nazzaro auf seinem Fiatwagen und Szisz (Renault), dem vorjährigen Sieger, aber diesmal im umgekehrten Sinne, da Nazzaro die beste Zeit erzielte und somit das Rennen gewann vor Szisz auf Renault, dem Sieger von 1906. Dritter wurde Baras auf Brasier, vierter Gabriel auf de Dietrich, während den 5. und 6. Platz die Darracqfahrer Rigal und Caillois belegten. Das Haus Fiat und sein wackerer Fahrer Nazzaro hatte also wie in der Targa Florio und im Kaiserpreise triumphiert; die Marke Brasier aber erhielt den Preis der Regularität; denn sie allein kam mit allen drei Wagen ans Ziel und bestätigte damit ihren Erfolg vom vorigen Grand Prix, wo es ihr ebenfalls gelang, mit einem vollzähligen Team anzukommen. Was die erzielten Zeiten anlangt, so hatte die Strecke

Nazzaro	in	6	Stunden	46	Min.	$33^2/_5$	Sek.
Szisz	in	6	„	53	„	$10^3/_5$	„
Baras	in	7	„	—	„	$55^3/_5$	„
Gabriel	in	7	„	11	„	39	„
Rigal	in	7	„	12	„	36	„

zurückgelegt. Nazzaro hatte im Durchschnitt pro Stunde 113 km 639 m zurückgelegt, Szisz 111 km 819 m.

Zu gleicher Zeit wie der Grand Prix fand auch das Rennen um die Coupe der Sportkommission statt, das für solche Wagen bestimmt war, die über je 100 km höchstens 15 l Benzin verbrauchten. Als Sieger in dieser Konkurrenz ging die Firma Darracq hervor.

4. Die belgischen Geschwindigkeitsrennen 1902—1907.

Belgien, der Nachbarstaat Frankreichs hatte, angeregt durch die kommerziellen Erfolge der französischen Rennen und auf das lebhafteste unterstützt von dem bekannten, belgischen Sportsmann Baron Pierre de Crawhez, bald nach dem Erscheinen des neuen Reglements des französischen Automobilklubs von 1902 mit seiner Einteilung der Rennfahrzeuge nach Gewichtsklassen gleichfalls erfolgreich in die Rennbewegung eingegriffen.

Im Besitze einer prächtigen Rennstrecke in den belgischen Ardennen organisierte der Automobilklub von Namur und Luxemburg, dessen Präsident damals Baron de Crawhez war, im Jahre 1902 sein erstes Ardennenrennen, das als Trostrennen von den in den großen französischen und in den Gordon Bennet-Rennen geschlagenen Firmen überall mit Freuden aufgenommen und stark beschickt wurde. Organisiert nach dem damals weltbeherrschenden Rennreglement des A. C. F. umfaßte dieses Rennen in den ersten drei Jahren seines Bestehens je zwei Renntage, während welcher je ein Rennen für Motorräder, Voiturettes und leichte Wagen und ein zweites für schwere Wagen ausgefahren wurde.

In den Jahren 1902—1904 waren in der schweren Wagenklasse folgende Marken siegreich.

Jahr	Fahrer	Marke	Pneumatik	Fahrzeit	Stundendurchschnitt km
1902	Jarrott	Panh.-Levassor	Michelin	5 St. 53 M. $39^3/_5$ Sek.	86,700
1903	Baron P. de Crawhez	Panh.-Levassor	„	5 St. 52 M. $7^3/_5$ Sek.	87,700
1904	Heath	Panh.-Levassor	„	6 St. 30 M. 49 Sek.	92,700

Im Jahre 1905 wurde das Rennen der ersten Tage für Motorräder und Voiturettes zum ersten Male unterdrückt, und die leichten Wagen starteten mit denen der schweren Klasse. Dafür wurde die Rennstrecke auf 600 km wie im Vorjahre (1904) verlängert.

Das vierte Ardennenrennen wurde am 7. August 1905 ausgefahren und von sechs Firmen mit 14 Wagen bestritten, unter denen sich zwei deutsche Mercedes und ein Italawagen, sowie ein leichter Wagen (Darracq) befanden.

Gewonnen wurde dasselbe von Hémery auf Darracq in 5 Stunden 58 Min. $32^1/_5$ Sek. Zweiter wurde Tart (Panh. Levassor) mit 6 Stunden 13 Min. $37^4/_5$ Sek. Dritter wurde Le Blon (Panh. Levassor) mit 6 Stunden 22 Min. 56 Sek. Das Rennen hatte den Marken Darracq und Panhard-Levassor Gelegenheit gegeben, die im Gordon Bennett-Rennen desselben Jahres erlittenen Schlappen auszuwetzen und hatte damit seinen Zweck als Trostrennen voll und ganz erfüllt.



Fig. 55. Barillier auf Brasier in der Kurve von Bastogne. (Ardennenrennen 1906.)



Fig. 56. Der Sieger Duray auf Lorraine-Dietrich-Wagen. (Ardennenrennen 1906.)

Das fünfte Ardennenrennen 1906, welches bereits im Zeichen des im gleichen Jahre zum ersten Male

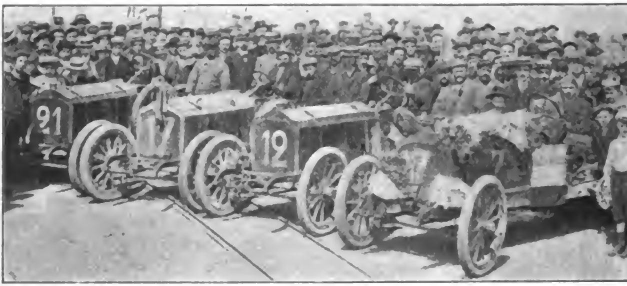


Fig. 57. Lorraine-Dietrich-Mannschaft, das Ardennenrennen 1906 bestreitend.



Fig. 58. Barillier bei Langlier. (Ardennenrennen 1906).

in Frankreich gefahrenen Grand Prix und demnach auch in dem der abnehmbaren Felge stand, war stark bestritten und führte zu einem scharfen Endkampf.

Die ersten fünf Fahrer überschritten den 100 Kilometerdurchschnitt.

Resulat:

1. Duray (de Dietrich) 5 Std. 38 Min. 39 $^{1}/_{5}$ Sek. = 106 km 300.
2. Hanriot (Darracq) 105 km 750.
3. Rougier (de Dietrich) 102 km 300.
4. Barillier (Brasier) 102 km 705.
5. Gabriel (de Dietrich) 102 km 220.
6. A. Clément (Bayard-Clément).
7. Sorel (de Dietrich).
8. Wagner (Darracq).
9. Salzer (Mercedes).
10. Jenatzy (Mercedes).
11. Villemain (Bayard-Clément).
12. Garcet (Bayard-Clément).

Bis zum Jahre 1906 war ein Ardennenrennen niemals von einem belgischen Wagen gewonnen worden, obgleich die belgische Automobilindustrie sich in den letzten Jahren außerordentlich lebhaft und kräftig entwickelt hatte, dagegen brachte das Ardennenrennen des Jahres 1907 der belgischen Automobilindustrie den bis dahin versagt gebliebenen Sieg; allerdings ist dabei zu berücksichtigen, daß die großen französischen Firmen fast ganz fehlten, während die italienischen Fabriken im Rennen gar nicht vertreten waren. Das eigentliche Ardennenrennen des laufenden Jahres wurde am 25. Juli nach der Formel des Kaiserpreisrennens ausgefahren. Deutscherseits hatten gemeldet und erschienen am Start: 3 Benz, 3 Adler, 3 Gaggenau, 1 Mercedes; aus Frankreich

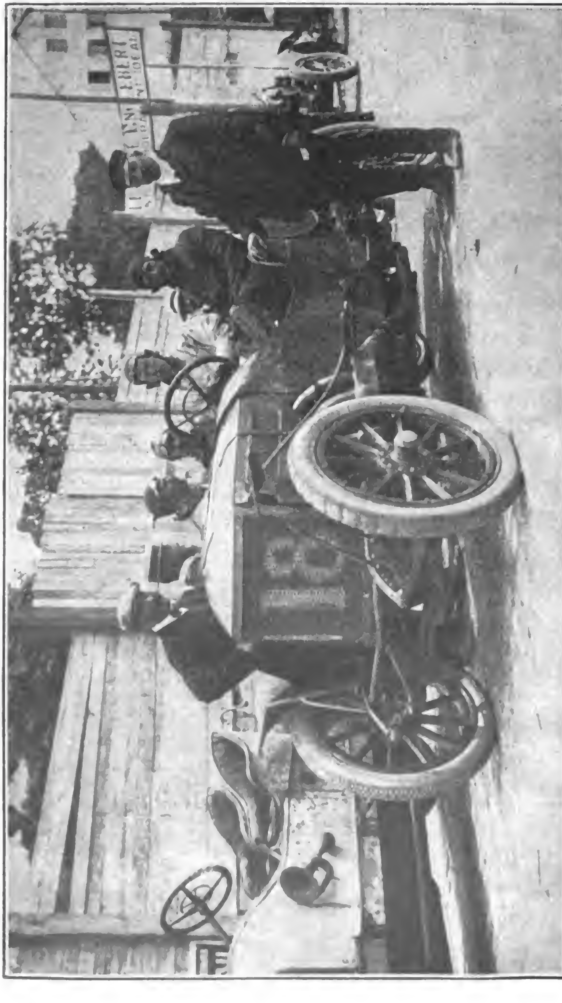


Fig. 59. Brabazon auf „Minerva" beim Start. (Ardennenrennen 1907.)

nahmen nur 2 Arieswagen am Rennen teil. Dagegen waren die belgischen Automobilfabriken mit 13 Wagen am Start vertreten: 4 Pipe, 4 Minerva, 4 Imperia, 1 Metallurgique. Das Rennen endigte, nachdem Hautvast auf seinem Pipewagen, der 2. im Kaiserpreisrennen und heißer Favorit der Belgier für das Ardennenrennen, bei dem Versuche, zwei die Rennstrecke kreuzenden Damen auszuweichen, verunglückt und sein Wagen in Stücke gegangen war, auch die anderen 3 Pipewagen, nachdem sie anfangs glänzende Resultate erzielt hatten, aufgeben mußten, in einem Duell zwischen Hanriot auf seinem Benzwagen und den 3 Minervawagen. Aus dem heißen Endkampfe ging Belgien als Sieger hervor, da 3 Minervawagen als erste das Ziel passierten, während Hanriot auf seinem Benzwagen, der noch in der letzten Runde durch einen Pneuunfall Zeit verloren hatte, als Vierter das Ziel passierte, nur 2 Minuten hinter dem 1. Minervawagen; auch der 5. Platz wurde von einem deutschen Wagen belegt, von Hieronymus auf Gaggenau, so daß die deutsche Automobilindustrie im Rennen sehr ehrenvoll abschnitt. Die Endresultate auf der 600 km langen Rennstrecke waren also folgende:

	Std.	Min.	Sek.
1. Moore Brabazon (Minerva)	6	14	5
(Stundendurchschnitt 96,240 km)			
2. Koolloven (Minerva)	6	14	32
3. Lee Guinness (Minerva)	6	15	24
4. Hanriot (Benz)	6	16	$5^2/_5$
5. Hieronimus (Gaggenau)	6	23	27
6. Warwich Wright (Minerva) . . .	6	27	54



Fig. 60. Die vier siegreichen „Minerva“-Wagen im Ardennenrennen (1907) nach der Kaiserpreisformel.

Diesem eigentlichen Ardennenrennen schloß sich am 27. Juli das Rennen des A.-C. Belgique an, welches nach der Grand Prix-Formel ausgefahren wurde. Am Start erschienen nur 6 Wagen: Harrison auf Weigel, Lee Guinness auf Darracq, Baron de Caters auf Mercedes, de Laminne auf de Laminne & Duchesne (Rochet-Schneider), Laxel auf Weigel, Jenatzy auf Mercedes. Das Rennen brachte der Mercedes-Marke, also einer deutschen Firma, den Sieg und damit zugleich den ersten deutschen Sieg in den Ardennenrennen, die bisher eine Domäne der großen französischen Fabriken gewesen waren. Das Ergebnis (600 km) war im einzelnen wie folgt:

1. P. de Caters (Mercedes), 6 Std. 29 Min. 10 Sek. Stundendurchschnitt: 92 km 550 m.
2. Lee Guinness (Darracq), 6 Std. 30 Min. 34 Sek.
3. Jenatzy (Mercedes), 6 Std. 49 Min. 40 Sek.
4. De Laminne (Laminne & Duchesne), 7 Std. 22 Min. 20 Sek.

5. Die Rennen in Italien 1905—1907.

Italien, dessen Automobilindustrie bis zum Jahre 1903 eigentlich kaum ins Gewicht fiel, hat zum ersten Male im Taunusrennen von 1904 von sich reden gemacht, zu dem es drei ausgezeichnete, wenn auch motorisch wohl ein wenig zu schwache Fiatwagen mit ganz vorzüglichen Fahrern an den Start sandte. Von diesem Zeitpunkte an datiert der geradezu verblüffende Aufschwung der italienischen Automobil-Industrie, die, trotz Amerika, ihresgleichen nicht hat.

Zu gleicher Zeit erstanden diesem Lande Männer, wie der Chevalier Florio, der mit einem ungeheuren Vermögen eine hervorragende Sportpassion und einen Opfermut ohnegleichen besitzt, und der es als seine Lebensaufgabe betrachtet, der bis dahin wenig bekannten italienischen Automobilindustrie in jeder Beziehung unter die Arme zu greifen.

In der richtigen Überzeugung, daß nur durch ein großes Rennen im eigenen Lande das allgemeine Interesse sowohl des eigenen, wie des Auslandes für die automobile Bewegung in Italien geweckt werden könne, stiftete er den unter der Bezeichnung „Coupe Florio“ bekannten Ehrenpreis für ein großes bei Brescia in Norditalien abzuhaltendes Geschwindigkeitsrennen, welches er außerdem noch mit sehr hohen Geldpreisen ausstattete.

So wurde im Jahre 1905

Das erste Brescia-Rennen

um die Coupe Floria gefahren, das mit einem eklatanten Sieg einer italienischen Marke endete und in der italienischen Sportwelt sowohl, wie in der internationalen einen großen Erfolg und großes Interesse hervorrief. Nicht weniger wie 21 Wagen erschienen am Start, darunter neun italienische, die von insgesamt sieben Firmen gemeldet worden waren.

Raggio, ein Neuling im Rennfahren, auf Itala, einer neuen Marke, gewinnt das Rennen in 4 Stunden 46 Min. $47^2/_5$ Sek. mit dem geradezu verblüffenden Stundendurchschnitt von 105 km 300 auf eine Gesamtentfernung von 503 km 300, eine Leistung, wie sie auf einer geschlossenen Rundstrecke bis zum Jahre

1905 noch nicht da war. Zweiter wurde Duray (de Dietrich) in 4 Stunden 56 Min. $20^4/_5$ Sek. Dritter wurde Lancia (Fiat) in 4 Stunden 57 Min. $4^1/_5$ Sek. Die Zeiten der ersten drei Fahrer differieren um nicht ganz 11 Minuten, der Vierte (Hémery-Darracq) folgt mit nicht ganz einer Minute Abstand.

Damit war, was übrigens schon die beiden letzten Ardennenrennen bewiesen hatten, der Beweis erbracht,



Fig. 61. Fiat-Rennwagen 1905.

daß die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Rennstrecken ohne Neutralisationen und Kontrollen ganz bedeutend wächst, und daß daher für reine Geschwindigkeitsrennen Strecken ohne Neutralisationen jeder anderen vorzuziehen sind, eine Überzeugung, die sich seither in allen Ländern eingebürgert hat und nach der bereits im Jahre 1906 bei allen Geschwindigkeitsrennen verfahren wurde.

Aber noch eine zweite Erfahrung wurde in Brescia gewonnen und bestätigt, nämlich die, daß auf einer ebenen und ungefährlichen Rennstrecke, die jede Geschwindigkeit gestattet, die Beanspruchung von

Chassis und Maschine eine höhere ist, als in einem Kurvenrennen, und daß demnach die Zahl der ankommenden Fahrzeuge in einem derartigen Flachrennen eine geringere ist, als in einem Hindernisrennen, wo die Beanspruchung der Maschine häufig wechselt.

Leider wurde die Abhaltung des Brescia-Rennens im Jahre 1906 dadurch unmöglich gemacht, daß die italienische Regierung die Hilfe des Militärs zur Absperrung der Strecke versagte; dagegen fand das Rennen im laufenden Jahr am 1. September wiederum statt und zwar unter starker Beteiligung.

Unter den 34 Wagen, die im Rennen um den Floriopokal 1907 vom Start entlassen wurden, waren 7 deutsche (3 Benz, 3 Gaggenau, 1 Eisenach); Frankreich war mit den Marken Darracq (2) und Rochet-Schneider (2) vertreten. Die großen italienischen Automobilfabriken hatten fast alle mehrere Wagen genannt; es fehlte allerdings die Fiat-Marke, welche mit Rücksicht auf die 3 in diesem Jahre bereits gewonnenen Rennen wohl auf weitere Erfolge glaubte verzichten zu dürfen. Das Rennen wurde ebenso wie das diesjährige Ardennenrennen nach der Kaiserpreisformel ausgefahren. Nach der zweiten Runde waren bereits 11 Wagen ausgeschieden, und der Kampf spitzte sich schon jetzt immer mehr zu zwischen Minoia und Trucco auf Isotta-Fraschini, den Benz-, Rochet-Schneider- und Darracq-Wagen. Minoia auf Isotta-Fraschini behauptete die Spitze und obwohl er in den beiden letzten Runden an Schnelligkeit etwas nachließ, konnte ihm diese Position von seinen beiden gefährlichsten Rivalen, Héméry und Hanriot auf den



Fig. 62. Minoia auf Isotta-Fraschini, Sieger im Brescia-Rennen 1907 nach der Kaiserpreisformel.

Benzwagen, welche mit bewundernswerter Regelmäßigkeit und hervorragender Schnelligkeit fuhren, nicht mehr streitig gemacht werden. Minoia wurde Erster;



Fig. 63.
Cagno, der Sieger im Brescia-Rennen, nach der Grand-Prix-Formel 1907.

er hatte die 486 km lange Rennstrecke in 4 Stunden 39 Min. 53 Sek. durchfahren. Von 34 Wagen, welche am Start erschienen waren, erreichten 14 das Ziel, darunter 3 Benzwagen und 1 Gaggenau, während von 23 italienischen Wagen nur 6 ankamen, darunter allerdings der Sieger. Die Firma Isotta-Fraschini

hatte also den Floriopokal gewonnen, der bekanntlich sieben Jahre lang bestritten werden und dann jener Marke als Eigentum zufallen soll, deren Wagen am häufigsten den Sieg errangen. Ferner fiel an die Marke Isotta-Fraschini der Pokal von Italien, welcher



Fig. 64. Cagno auf Itala am Start. (Brescia Rennen 1907.)

dreimal nacheinander gewonnen werden muß, und der Königspreis für den Erbauer des siegreichen Wagens. Das deutsche Haus Benz, dessen drei Wagen sich klassierten, hätte also Anspruch auf den von dem Grafen von Salemi, Sohn der Prinzessin Laetitia, gestifteten Preis der Regelmäßigkeit gehabt, konnte ihn aber nicht erhalten, da für diesen Preis eine Extranennung stattfinden mußte, was die Firma Benz ver-

säumt hatte. Die erzielten Zeiten waren im einzelnen wie folgt:

1.	Minoia (Isotta-Fraschini)	4 : 39 : 53
2.	Héméry (Benz)	4 : 49 : 49
3.	Hanriot (Benz)	4 : 57 : 47
4.	Trucco (Isotta-Fraschini)	5 : 05 : 56
5.	Vitton (Rochet-Schneider)	5 : 06 : 55
6.	Thiercelin (Rochet-Schneider)	5 : 07 : 25
7.	Demogeot (Darracq)	5 : 10 : 43
8.	Airoldi (Darracq)	5 : 13 : 12
9.	Maserati (Bianchi)	5 : 17 : 11
10.	Erle (Benz)	5 : 48 : 17
11.	Piccioli (Gaggenau)	5 : 51 : 19
12.	Piccioni (Junior)	5 : 52 : 37
13.	Wild (Wolsit)	5 : 54 : 23
14.	Gallina (Rapid)	5 : 57 : 00

Auch in dem Geschwindigkeitsrennen am 2. Tage, der Coppa de la Velocità, errang eine italienische Marke den Sieg. Wie das Rennen des 1. Tages, ging auch dieses nach der Grand-Prixformel ausgefahrene Schnelligkeitsrennen über 8 Runden und insgesamt 486,36 km. Es erschienen 14 Wagen am Start. Deutschland fehlte ganz, dagegen war Frankreich mit den Marken Lorraine-Dietrich (3), Bayard-Clément (3) und Darracq (1) vertreten, so daß 7 französischen 7 italienische Wagen gegenüberstanden. Nachdem in den ersten 5 Runden Duray (Dietrich) die Führung behauptet hatte, ging diese in der 6. Runde an Cagno (Itala) über, da Duray's Vergaser Feuer fing, so daß Duray gezwungen war, aufzugeben. Nachstehend die Resultate im einzelnen:

1.	Cagno (Itala)	4 : 37 : 36
2.	Demogeot (Darracq)	4 : 40 : 53
3.	Rougier (Dietrich)	4 : 45 : 31
4.	Gabriel (Dietrich)	4 : 50 : 35
5.	Alecy (Bayard-Clément)	4 : 53 : 58
6.	Garcet (Bayard-Clément)	4 : 59 : 22

Von Geschwindigkeitsrennen in Italien wäre dann, nachdem das gleichfalls für 1906 geplante, im Jahre 1905 bereits einmal stattgehabte Mont-Cenis Bergrennen gleichfalls von der Regierung hintertrieben worden war, nur noch

Die erste Targa Florio,

ein Rennen für Tourenchassis im Katalogpreise bis zu Frs. 20,000 mit Rennkarosserie zu erwähnen, das im Mai des Jahres 1906 erstmalig auf Sizilien abgehalten wurde.

Die Beteiligung an diesem Rennen war besonders von französischer Seite ziemlich schwach, und der erzielte Stundendurchschnitt infolge der außerordentlich schwierigen Natur der sizilianischen Rundstrecke nur ein mäßiger.

Die Resultate stellen sich wie folgt:

1. Cagno (Itala) 46 km 532 Stundendurchschnitt.
2. Graziani (Itala).
3. Bablot (Berliet).
4. Rigal (Itala).
5. de Caters (Itala).
6. Le Blon (Hotchkiß).

Die zweite Targa Florio

ausgefahren am 21. April 1907 brachte einen ungleich größeren Erfolg, als das schwach bestrittene, erste Rennen dieser Art.

Die Fahrzeuge, die sämtlich rennmäßig ausgestattete Tourenchassis waren, wurden diesmal nach der Bohrung ihrer Motoren in zwei Klassen geteilt,



Fig. 65. Rennwagen der Firma Benz für die Targa Florio 1907.

deren Geschwindigkeit aber durch vorgeschriebene Minimalgewichte annähernd ausgeglichen war.

Es starteten in Klasse I die Wagen mit Motoren bis zu 120 mm Bohrung inklusive, in Klasse II Wagen mit Motoren von 120—130 mm Bohrung. Das vorgeschriebene Minimalgewicht für Klasse I betrug 1200 kg, für Klasse II 1500 kg.

Bei vorzüglichem Wetter, aber auf Straßen, die nach längerem Regenwetter durch das Training arg mitgenommen waren, starteten vor zahlreichen

Zuschauern 46 Wagen von 18 verschiedenen Firmen, darunter 6 italienische, 9 französische und 3 deutsche, Benz, Opel und Gaggenau.

Obgleich man es während des Trainings allgemein für unmöglich gehalten hatte, die Runde unter drei Stunden zu fahren, wurde diese Zeit im Rennen doch von zahlreichen Fahrern unterboten, ja Trucco (Isotta-Fraschini) fuhr eine Runde sogar in 2 Stunden, 39 Minuten 8 Sekunden, — angesichts der schlechten und kurvenreichen Straße eine fabelhafte Leistung.

Schon in der zweiten Runde schob sich Nazzaro an die Spitze, dicht gefolgt von Wagner, Lancia, Duray und Cagno. In der dritten Runde gab Wagner (Darracq), der gefürchtete Konkurrent der beiden Fiatfahrer auf, und Nazzaro behielt die Führung bis zum Schluß.

Es war ja vorauszusehen, daß die Italiener, die jeden Fußbreit der Rennstrecke kannten, dieses Rennen gewinnen würden, aber daß bei dem starken Felde, das die Franzosen diesmal — sehr im Gegensatz zum Vorjahre — gestellt hatten, Italien so erdrückend siegen würde, hatte man doch nicht erwartet.

Wie scharf der Kampf war, geht schon daraus hervor, daß die Fahrzeiten der zehn Ersten nur um 36 Minuten differieren. Unter diesen zehn Ersten befanden sich nicht weniger als 7 Italiener.

Nazzaro (Fiat) gewann das Rennen mit einer Fahrzeit von 8 Stunden 17 Minuten 36 Sekunden (Stundendurchschnitt 53,834 km), zweiter wurde Lancia (Fiat) in 8 Stunden 29 Minuten 29 Sekunden, dritter Fabry (Itala) in 8 Stunden 32 Minuten 40 Sekunden.

Die der Targa folgende

Voiturette-Konkurrenz

die gleichfalls ein regelrechtes Geschwindigkeitsrennen darstellte, war verhältnismäßig schwach von nur 14 Wagen bestritten, davon 13 französischen und 1 italienischem (Florentia).

Das Rennen (2 Runden = 300 km) wurde von Naudin auf Sizaire-Naudin in 7 Stunden 47 Minuten 9 Sekunden leicht gewonnen, denn Naudin schlug seinen Hintermann (Florio) auf de Dion-Bouton um volle 15 Minuten. Der kommerzielle sowohl, wie der sportliche Erfolg dieses Rennens war ein mäßiger, denn die Zuschauer hatten sich nach dem weit spannenderen Kampfe der schweren Wagen nur wenig zahlreich eingefunden.

6. Die Rennen in Amerika 1904—1906.

Als im Januar 1904 bei Gelegenheit der Generalversammlung des Amerikanischen Automobilklubs Mr. A. R. Pardington als Vorsitzender Vorschläge über die Vorstandswahl zu machen hatte, fiel die Wahl als ersten auf Mr. W. K. Vanderbilt jun., welcher in Amerika bereits als begeisterter Automobilist und tüchtiger Fahrer bekannt war.

Mr. Vanderbilt nahm die Wahl als Vorstandsmitglied sofort an und stiftete stehenden Fußes einen Vanderbilt-Preis, der während der ersten beiden Jahre in Amerika selbst ausgefahren werden sollte.

Das Rennen um diesen Preis war, ganz ähnlich wie das Gordon Bennet-Rennen, als ein internationales gedacht, zu welchem jeder repräsentierende Klub

fünf Wagen und Fahrer melden konnte, enthielt aber die Bestimmung, daß das Rennen zum mindesten während der ersten beiden Jahre in Amerika abgehalten werden müsse.

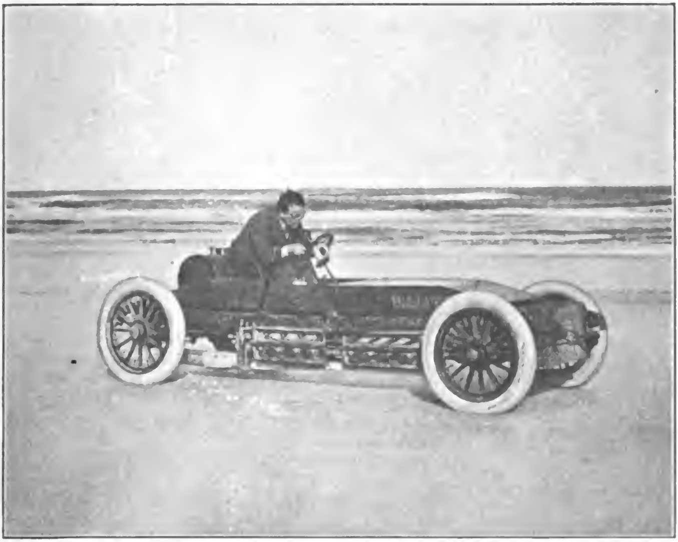


Fig. 66. Oldfields Winton Renner „Bullet" durchs Ziel fahrend. (Florida-Rennen.)

Diese Stiftung des Vanderbilt-Preises lenkte das amerikanische Rennwesen, welches bisher ausschließlich auf Bahnrennen beschränkt gewesen war und Gefahr lief, Rennfahrzeuge zu entwickeln, welche für Straßenrennen überhaupt unbrauchbar waren, in völlig neue und gesundere Bahnen, und der amerikanische Automobilismus hat es in erster Linie Herrn

Vanderbilt jun. zu verdanken, wenn er heute die Kinderschuhe ausgetreten und sich den europäischen Konstruktionsprinzipien einigermaßen angepaßt hat.

Es soll hier gewiß nicht geleugnet werden, daß die große Masse des amerikanischen Publikums nur

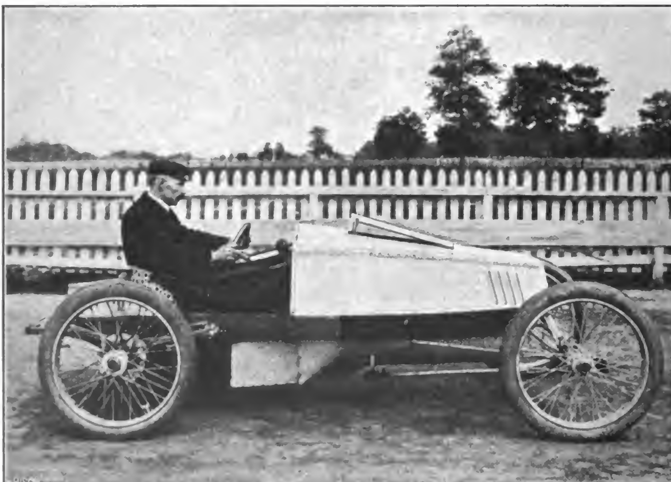


Fig. 67. Vanderbilt-Rennen 1904. Charles Schmitt auf Packard Gray Wolf.

für den kleinen Selbstfahrer zu haben ist, und daß die amerikanischen Straßenverhältnisse, die andere und viel schlechtere sind als die europäischen, kräftigere und robustere Konstruktionen verlangen. Aber sicher ist, daß das Ziel der amerikanischen Konstrukteure, betriebssichere und vor allen Dingen Wagen von gefälligen Formen und moderner Bauart zu

erzeugen, ohne das Vorbild und ohne das Voraugenführen der Überlegenheit der europäischen Konstruktionen über die einheimischen Fabrikate weit langsamer erreicht worden wäre.

Die seit 1904 auf amerikanischen Boden abgehaltenen großen Rennen haben den Amerikanern die



Fig. 68. Vanderbilt-Rennen 1904.
Joseph Tracy auf Royal Tourist, einer der amerikanischen Konkurrenten.

auf langjährigen Erfahrungen beruhende Überlegenheit der Automobilkonstrukteure der Alten Welt so klar vor Augen geführt und bewiesen, daß die rationelle Entwicklung des amerikanischen Automobilismus und vor allen Dingen die Bekehrung der transatlantischen Konstrukteure von ihrer oft geradezu bizarr wirkenden Originalität mit vollem Recht von dieser neuen Epoche an datiert werden kann. Das erste große internationale, außerhalb einer Rennbahn

abgehaltene, amerikanische Rennen im Jahre 1904 war das im Staate Florida am Meeresstrand von Ormond Beach, bei der Vanderbilt, der Stifter des neuen Rennpreises, den Weltrekord von 148 km 550 als Stundengeschwindigkeit über die 10-Meilenstrecke mit einem 80 HP Mercedeswagen (Type Paris-

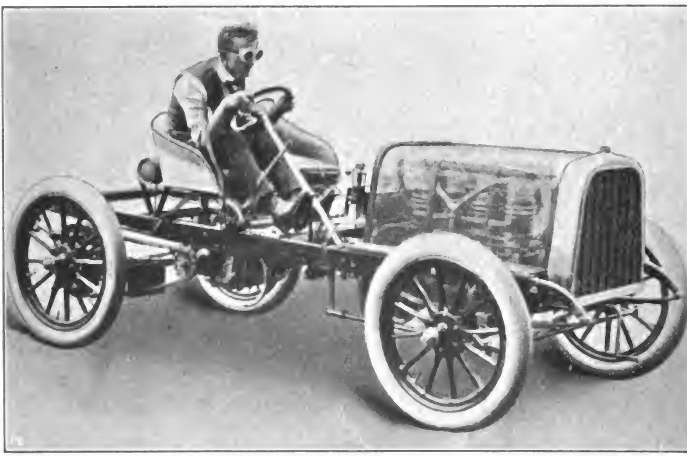


Fig. 69. Vanderbilt-Rennen 1904.
H. H. Lyttle auf einem Pope-Toledo-Rennwagen, errang den dritten Preis.

Bordeaux 1903) aufstellte. Stevens, gleichfalls ein bekannter amerikanischer Fahrer, stellte in Ormond-Beach einen neuen Kilometer- und Meilenrekord, und zwar den ersteren mit 27 Sekunden, den letzteren mit $43^1/_5$ Sekunden auf.

Begann so das Jahr mit günstigen Auspizien für den amerikanischen Automobilismus, so lief die Hauptveranstaltung des Jahres, das im Herbst aus-

zufahrende Vanderbiltrennen, Gefahr, an den Eigentümlichkeiten der amerikanischen Gesetze und an der Indolenz, ja teilweise bösem Willen der Bewohner von Long-Island zu scheitern, auf dem die 46 km betragende Rundstrecke ausgewählt worden war.

Die amerikanischen Gesetze gestatten in der Tat keine völlige Absperrung einer öffentlichen Straße, und die Grundsätze der Regierung der Vereinigten Staaten verbieten die Hilfe des Militärs und der Schutzmannschaft zur Absperrung der Straßen aus denselben Gründen.

Man prophezeite daher dem ersten Vanderbilt-Rennen einen unglücklichen Ausgang, und in der Tat ereigneten sich im Laufe desselben so zahlreiche Zwischen- und Unglücksfälle, und das aus New York in Massen herbeigeströmte Publikum zeigte sich so undiszipliniert, tollkühn und unvorsichtig, daß das Rennen nach der Ankunft der ersten drei Fahrer abgebrochen werden mußte.

Gemeldet waren drei französische Wagen, ein Panhard (Heath), ein Bayard-Clément (A. Clément), ein de Dietrich (Gabriel).

Drei deutsche Mercedeswagen (Jenatzy, de Caters, Warden) und drei Amerikaner, darunter Lyttle auf Pope-Toledo.

Sieger wurde Heath (Panhard) in 5 Stunden 26 Min. 45 Sek. mit einem Stundendurchschnitt von 83 km 600.

Zweiter: Albert Clément mit 83 km 300 Stundengeschwindigkeit.

Dritter: Lyttle (Pope-Toledo) mit 71 km Stundengeschwindigkeit.

Der Februar 1905 bringt eine Wiederholung der Rennen in Florida, während deren Fletscher auf de Dietrich das 100-Meilenrennen in 78 Min. 24 Sek. gewinnt und damit einen neuen Weltrekord



Fig. 70. Vanderbilt-Rennen 1904.
Von der Rennstrecke bei New Hyde Park.
Die Straße ist, wie der dunkle Streifen zeigt, mit Petroleum getränkt.

über diese Entfernung (161 km) = 123 km 6 m Stundengeschwindigkeit aufstellt, dicht gefolgt von einem Renault- und einem Fiatwagen.

Das zweite Vanderbiltrennen, wie im Vorjahre im Oktober, nach Schluß der kontinentalen Rennsaison ausgefahren, zeigt, obgleich die Bemühungen des amerikanischen Automobilklubs um eine Vervollkommnung der Organisation nicht verkannt werden



Fig. 71. Vanderbilt-Rennen 1904.
Heath, der Sieger, auf Panhard-Levassor, nimmt die gefährlichste Kurve.

sollen, ähnliche typisch amerikanische Bilder und Zwischenfälle wie im Vorjahre und bringt den Sieg Hémerys (Darracq) in 4 Stunden 36 Min. 8 Sek. Zweiter und Dritter werden Heath (Panhard) und Tracy (Lokomobile). Vierter: Lancia (Fiat). Das Rennen wird zwar als internationales ausgefahren und von vier Nationen: Amerika, Frankreich, Deutschland und Italien bestritten, von Frankreichs Seite jedoch nicht mehr offiziell durch den französischen Automobilklub, welcher dem Vanderbilt-Reglement, wie dem des Gordon Bennett-Rennens, eine durch die beschränkte Anzahl der für jedes Land zugelassenen Wagen verursachte Benachteiligung der französischen Industrie vorwirft. Die französischen Konstrukteure aber, die der weiteren Erschließung des amerikanischen Marktes mit Recht großen Wert beilegen, machten von der Erlaubnis des A. C. F., auf eigene Kappe und für eigene Rechnung und Gefahr zu melden, Gebrauch, und die sieggewohnte Darracq-Marke fesselte den Sieg aufs neue an Frankreichs Fahnen.

Das dritte Meeting von Florida im Februar 1906 bringt neue überraschende Resultate neben bedauerlichen Differenzen zwischen den Veranstaltern der Rennen und den europäischen Fahrern. Hémery (Darracq), der durch seinen Streit mit Mitgliedern des italienischen Rennkomitees bei Gelegenheit des Brescia-Rennens 1905 bereits als Hitzkopf bekannt geworden war, wird, angeblich infolge falschen Starts, disqualifiziert und muß für die Hauptrennen des Tages die Lenkung seines 8-zyl. 200 HP Rekordwagens seinem Mechaniker Demogeot überlassen, der den Wagen naturgemäß nicht so kennt und auch nicht so aus-



Fig. 72. Vanderbilt-Rennen 1904.
Albert Clément, auf Clément-Bayard, langte als Zweiter an.

zunützen versteht wie sein Konstrukteur und Fahrer Hémery.

Infolgedessen wird das Benzin vom großen Bruder Dampf geschlagen und die Resultate der Ormond-Beach-Rennen stellen sich diesmal wie folgt:

Engl. Meile (1609 m) Mariott (Stanley-Dampf) $28^1/_5$ Sek. = 204 km pro Stunde. Zwei engl. Meilen



Fig. 73. Der Sieger des Vanderbilt-Rennens 1906, Wagner, auf dem 100 PS-Darracq-Rennwagen.

Demogeot (Darracq 200 HP) $58^4/_5$ Sek. = 197,06 km. 100 engl. Meilen Clifford Earp (6-zyl. Napier) mit 127 km 575 m Stundendurchschnitt. Ein kurz darauf folgendes Rennen auf Havana 350 km bringt den Sieg von Demogeot (Darracq) mit 96 km Stundendurchschnitt, ihm folgen Bernin (Renault), Lancia (Fiat) und Cedrino (Fiat).

Das Hauptrennen der transatlantischen Rennsaison von 1906, das dritte Vanderbilt-Rennen, bringt abermals einen französischen Sieg, den von Wagner (Darracq). Die Amerikaner, die diesmal

enorme Anstrengungen machen, um sich den Sieg zu sichern, haben ein Ausscheidungsrennen auf der für das Hauptrennen in Aussicht genommenen, etwas abgeänderten und nach amerikanischen Begriffen sorgfältig instand gesetzten Rennstrecke abgehalten, aus dem Joe Tracy (Locomobile) mit 88 km 600 als Erster, Le Blon (Thomas) als Zweiter, Harding (Haynes) als Dritter, Lyttle (Pope-Toledo) als Vierter und W. Christie (Christie) als Fünfter hervorgehen.

Sieger des Hauptrennens, das abermals von vier Nationen, Amerika, Frankreich, Deutschland und Italien bestritten wird, wird Wagner (Darracq), Zweiter Lancia (Fiat), Dritter Duray (de Dietrich), Vierter A. Clément (Bayard-Clément). Reich wie seine Vorgänger an Unglücksfällen, wird das Rennen nach Ankunft der ersten vier Wagen, auch diesmal wieder abgebrochen, da die Zuschauer nach der Ankunft der ersten Fahrer die Rennstrecke buchstäblich überfluten und jede Fortführung des Rennens unmöglich machen.

7. Die Rennen in Österreich 1900—1907.

Der sportfreudige und allen eleganten Neuerungen leicht zugängliche Sinn unserer Nachbarn an der Donau suchte schon frühzeitig nach einer Möglichkeit rennsportlicher Betätigung und fand diese auch in den für österreichische Verhältnisse besonders geeigneten Bergrennen.

Natürlich faßte der Automobilsport dort zuerst in der Landeshauptstadt festen Fuß, und der bereits frühzeitig gegründete „Österreichische Automobilklub“ suchte und fand sehr bald in dem Exelberg und

Semmering-Rennen ein Feld der Tätigkeit, das sich besonders, was das letztere, das Semmering-Rennen anlangt, schnell internationalen Ruf und internationale Bedeutung schuf. Das kürzere Exelberg-Rennen (4,2 km) wurde nur fünfmal, und zwar vom Jahre 1900 bis 1904, ausgefahren, das Semmering-Rennen (10 km), das voraussichtlich und hoffentlich noch recht lange bestehen wird, wurde bis heute achtmal ausgefahren und endete bisher siebenmal mit dem Siege der Daimler- resp. Mercedes-Marke.

Nachstehend die Resultate beider Rennen von

1900—1907

Exelberg-Rennen (4,2 km).

13. Mai 1900: Louis Gasté, Darracq-Perfecta-Motocycle in 6 : 24$^1/_5$.

5. Mai 1901: Hieronimus, Dion-Bouton-Motocycle in 6 : 45.

11. Mai 1902: Jakob Dietrich, 8 HP Dion-Motocycle in 5 : 28$^1/_5$.

3. Mai 1903: Hieronimus, leichter Spitzwagen in 5 : 32$^2/_5$.

8. Mai 1904: Hieronimus, schwerer Spitzwagen in 4 : 29$^2/_5$.

In den späteren Jahren wurde kein Exelberg-Rennen mehr abgehalten.

Bergstraßenrennen Schottwien-Semmering (10 km).

8. Sept. 1900: Jakob Dietrich, Dion-Bouton-Motocycle 14 : 38$^4/_5$.

22. Sept. 1901: Dr. Richard von Stern, 35 HP. Mercedes, 12 : $30^{4}/_{5}$.

7. Sept. 1902: Werner, 40 HP Mercedes-Simplex des Mr. Gray Dinsmore, 10 : $37^{1}/_{5}$.

17. Sept. 1903: Hermann Braun, 60 HP Mercedes des Mr. Gray Dinsmore, 8 : $47^{3}/_{5}$.

25. Sept. 1904: Braun, 60 HP Mercedes des Herrn Theodor Dreher, 8 : $11^{3}/_{5}$.

17. Sept. 1905: Braun, 90 HP Mercedes des Herrn Theodor Dreher, 7 : $50^{4}/_{5}$.

23. Sept. 1906: Braun, 120 HP Mercedes des Herrn Theodor Dreher, 7 : 47.

22. Sept. 1907. *Kaiserpreiswagen*: 1. Poege (Mercedes) 8:21; 2. Hemery (Benz) $8{:}36^{3}$; 3. Joerns (Opel) 8:41; 4. Michel (Opel) 8:45; 5. Hieronimus (Gaggenau) 8:47. *Rennwagen*: 1. Poege (Mercedes) $7{:}29^{1}$; 2. Salzer (Mercedes) $7{:}45^{4}$; 3. Gabriel (de Dietrich) 8:03.

Der Semmering-Wanderpreis ging somit im Vorjahre definitiv in den Besitz des Herrn Theodor Dreher über, da er das Rennen drei Jahre hintereinander gewonnen hatte.

Der Grund, warum Österreich, dessen emporblühende Automobilindustrie sich neuerdings, besonders in der Motorzweirad- und Voiturettebranche, einen Weltruf erworben hat, bisher im eigenen Lande und aus eigener Initiative ein großes Straßenrennen nicht abhalten konnte, ist bereits weiter oben erwähnt worden. Trotzdem aber darf nicht vergessen werden, daß zwei große automobilsportliche Veranstaltungen teilweise auf österreichisches Gebiet führten, das Rennen *Paris-Wien* und die *Herkomer-Konkurrenz* 1906.

Die Teilnehmer dieser Veranstaltungen wissen zwar heute noch von österreichischen Straßen zu erzählen, sie wissen aber auch ebensoviel Liebes und Schönes zu sagen von dem liebenswürdigen und begeisterten Empfang, der ihnen an der blauen Donau zuteil wurde.

Eine Tourenkonkurrenz Wien-Breslau-Wien, die aber mehr interner Natur war und im Jahre 1905 ausgefahren wurde, sowie einige Lastwagenprüfungen, speziell für militärische Zwecke, beschließen den Reigen der automobilistischen Veranstaltungen auf österreichischem Gebiet.

8. Das Kaiserpreisrennen im Taunus am 13. u. 14. Juni 1907.

Wer sich des gehässigen Feldzuges erinnert, den vor nicht allzulanger Zeit das führende Organ der französischen Automobilindustrie gegen das Kaiserpreisrennen in Szene setzte und bei Gelegenheit dieses Rennens die Niederlage beobachtet hat, die die französische Automobilindustrie sich im Taunus geholt hat, wird heute eher wie damals verstehen, warum das Taunusreglement unseren Nachbarn jenseits des Rheines nicht behagte.

Sie wußten bereits damals, daß ihre eigene Industrie in diesem Rennen nicht gerade hervorragend vertreten war. Die Traube des Kaiserpreises hing diesmal hoch, deswegen war sie zu sauer. Wir Deutschen haben ja — leider — keinen Grund, uns mit dem Ausfall des Rennens Frankreich gegenüber zu brüsten, denn Italien und Belgien haben uns den

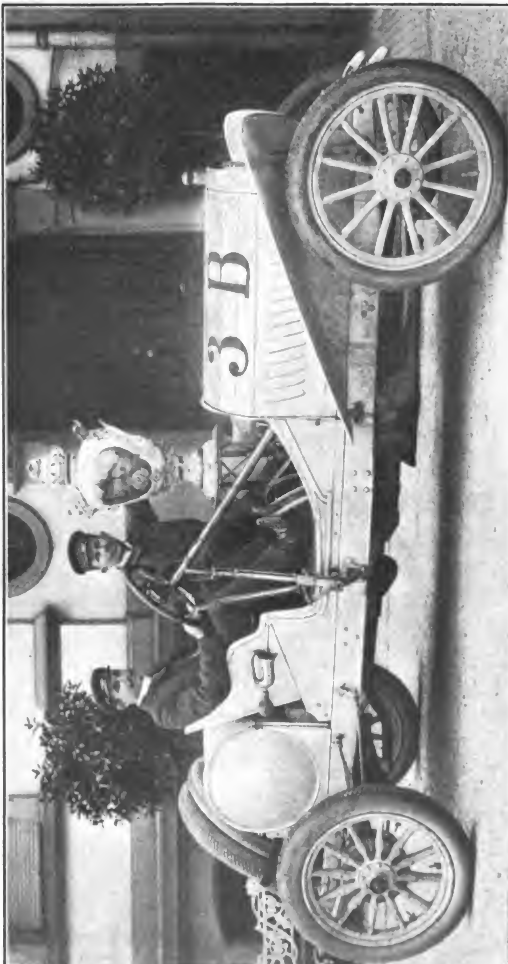


Fig. 74. Joerns und Michel auf dem siegreichen Kaiserpreiswagen mit dem Kaiserpreis für den besten deutschen Opel-Wagen. (Joerns sitzend, Michel stehend.)

fetten Bissen des Goldpokals mit dem kaiserlichen Namenszug vor der Nase weggeschnappt, aber eines haben unsere deutschen Fabriken in diesem Rennen doch bewiesen, und diese Lehre wird hoffentlich auch das deutsche, für französische Wagen vielfach so sehr schwärmende Publikum aus dem Taunusrennen ziehen, daß unsere deutschen Fabriken in bezug auf die Fabrikation von Tourenwagen ganz Hervorragendes und mindestens dasselbe leisten wie die Franzosen.

Opel hat vorzüglich abgeschnitten und den dritten und vierten Platz belegt, die Eisenacher Dixi-Wagen gingen ausgezeichnet, und die Dürkopp, N. A. G.- und Protos-Wagen gingen zwar langsamer, aber sicher.

Von Mercedes hatte man allerdings mehr erwartet, denn die Untertürkheimer Fabrik besitzt sowohl alte Rennerfahrungen, wie tüchtige Fahrer, wenn auch wohl Jenatzy allmählich zum, wenn auch nicht alten, so doch älteren Eisen gerechnet werden darf.

Sie ist aber offenbar auch diesmal wieder in ihren alten Fehler verfallen. Ihre Wagen waren, wie bei jedem Rennen, zu spät fertig geworden; sie wogen fast 100 kg über das Minimalgewicht und man hatte, wenn ich mir erlauben darf, das zu sagen, den Fehler begangen, Benzinbassins zu verwenden, welche das volle Quantum für vier Runden enthielten.

Wenn die Mercedes-Leute mit dem Zeitverlust rechneten, den die Benzinaufnahme notwendigerweise ihren Konkurrenten bringen mußte, so hatten sie auf der anderen Seite nicht bedacht, daß ein Mehrgewicht von 70--80 kg an Benzin und Gewicht des größeren

Behälters ihre Fahrer auf den ersten beiden Runden notwendigerweise je 3—4 Minuten kosten mußte, während ihre Konkurrenten, besonders die Italiener, für die Benzinübernahme nur höchstens zwei Minuten zu rechnen und aufzuwenden brauchten, während deren ein Mann der Besatzung auch noch Wasser und



Fig. 75. Nazzaro auf Fiat passiert als Erster das Ziel.

Öl aufnehmen und die Bremsen nachziehen konnte, während der andere mit Benzinfüllen beschäftigt war.

Außerdem aber war die Mercedes-Mannschaft bis kurz vor dem Rennen des Glaubens, daß ihre Wagen ebenso schnell seien wie z. B. die Fiat- und Pipe-Wagen, obgleich sich Warner genug gefunden hatten, die auf Grund eingehender Zeitnahmen während des Trainings das Gegenteil behaupteten.

Vielleicht wäre das Resultat des Rennens ein etwas anderes gewesen, wenn dasselbe statt über vier über

sechs Runden geführt hätte. Die Italiener waren ausgesprochene Flieger, deren Motoren bis über 2000 Touren hinaufgingen, die Belgier und Deutschen waren Steher. Man hörte den Maschinen von Pipe und Mercedes an, daß sie ihre Tourenzahl noch lange hätten halten können, während die Italiener, hauptsächlich wohl infolge verzogener Ventile, nicht immer



Fig. 76. Hautvast auf Pipe passiert das Ziel. (Zweiter.)

ohne Aussetzer und Knallen die Tribünen passieren konnten.

Jenatzy hat meiner Ansicht nach seine schlechten Runden im Hauptrennen in erster Linie seinem Dickkopf — und seinen Pneumatiks zu verdanken. Er fuhr seine eigene Marke und zwar mit aufvulkanisiertem Ledergleitschutz, der erwiesenermaßen die Geschwindigkeit bedeutend stärker reduziert als Stollenreifen.

Doch nun zu den beiden Abschnitten des Rennens selbst.

Zu den beiden Vorrennen, die unter teilweise recht unangenehmem Regenwetter gefahren wurden, starteten folgende Wagen und Fahrer:

Serie I der Vorrennen:

Start-Nr.	Fabrik und Fahrer	Länder	Antrieb	Bohrung	Hub	Gewicht kg
1 A	Dürkopp I (Schmidt, Emil, Aug., Ing.)	Deutschland	Cardan	130	150	1391
3 A	Opel I (Fritz Opel)	„	„	139	130	1182
4 A	Rebour I (Taddeoli)	Frankreich	Kette	150	113	1420
6 A	Sun (Jeannin, Emile)	Deutschland	„	130	150	
7 A	Benz I (Hemćry, Victor)	„	„	145	120	1249
8 A	Fiat I (Lancia, Vinc.)	Italien	„	150	129,9	1199
9 A	Mercedes-Mixte I (Burton)	Österreich	elektr.	139,9	130	1584
10 A	Minerva I (Brabaçon)	Belgien	Cardan	145	120	1300
11 A	Martin & Lethimonnier I (Villemain)	Frankreich	Kette	134	140	1320
12 A	Mors (Lavergne, Adolphe)	„	„	114	130	1370
13 A	de Dietrich I (Gabriel, Fernand)	„	„	145,4	120	1294
14 A	Darracq I (Chevalier Florio)	„	Cardan	150	113	
15 A	Protos (Adelberger Frz.)	Deutschland	„	110	120	1415
16 A	Pipe I (Hautvast)	Belgien	Kette	140	130	
18 A	Horch I (Büchner, Bruno)	Deutschland	Cardan	115	128	1286
19 A	Adler I (Geller, Paul, Ing.)	„	„	145	120	1270
20 A	Vinot & Deguingand I (Féry Charles)	Frankreich	Kette	114	130	1278
22 A	Mathis (Mathis E. E. C.)	Deutschland	„	140	129,9	
23 A	Ehrhardt I (Kirchheim, Fritz)	„	„	130	150	1426
26 A	Eisenach I (Schmidt, Robert)	„	Cardan	125	150	1194
27 A	Isotta Fraschini I Trucco, Vinz.)	Italien	Kette	145	120	1279
28 A	Züst I (Maggioni, Enrico)	„	„	150	113	1265
29 A	Engl. Daimler I (Bush, A.)	England	„	150	112	1272

Start-Nr.	Fabrik und Fahrer	Länder	Antrieb	Bohrung	Hub	Gewicht kg
31 A	Gobron-Brillié I (Douet, Eduard)	Frankreich	Kette	114	125	1436
32 A	Martini I (Beutler, Direktor)	Schweiz	„	134	140	1243
33 A	Bianchi I (Tomaselli)	Italien	„	145	121	1175
34 A	Mercedes-Daimler I (Jenatzy, Camille, Ing.)	Deutschland	„	140	129,9	1276,6
35 A	Itala I (Cagno, Alessandro)	Italien	Cardan	145	120	1380
36 A	Gaggenau I (Hieronymus)	Deutschland	Kette	135	139	1228
37 A	Metallurgique I (Wilhelm, Hugo)	Belgien	Cardan	139,5	130,2	1219
39 A	Napier (Glenthworth, C. G.)	England	„	127	101,6	1299
40 A	Piedboeuf-Imperia (Henze, P., Ing.)	Belgien	„	139,2	130	1321
41 A	Gräf & Stift (Saze)	Österreich	„	140	135	1332
42 A	N. A. G. I (Fritsch, Carl)	Deutschland	Kette	130	150	1374
1 B	Dürkopp II (H. Oelerich)	„	Cardan	130	150	1390
3 B	Opel II (C. Michel)	„	„	139	130	1179
7 B	Benz II (Spamann)	„	Kette	145	120	1250

Es schieden aus:

Serie I der Vorrennen:

4 A Rebour (Taddeoli).
9 A Mercedes-Mixte (Burton).
11 A Martin u. Lethimonnier (Ducom).
27 A Isotta-Fraschini (Trucco).
36 A Gaggenau (Hieronymus).
7 B Benz (Spamann).
42 A N. A. G. (Fritsch).

Für das Hauptrennen klassiert wurden aus Serie I:

I. 8 A Fiat (Lancia), Kette.
II. 3 B Opel (Jörns), Kardan.

III. 3 A Opel (Fritz Opel), Kardan.
IV. 16 A Pipe (Hautvast), Kette.
V. 19 A Adler (Geller), Kardan.
VI. 35 A Itala (Cagno), Kardan.
VII. 37 A Metallurgique (Wilhelm), Kardan.
VIII. 26 A Eisenach (Schmidt), Kardan.
IX. 14 A Darracq (Florio), Kardan.
X. 7 A Benz (Héméry), Kette.
XI. 10 A Minerva (Brabaçon), Kardan.
XII. 13 A de Dietrich (Duray), Kette.
XIII. 15 A Protos (Adelberger), Kardan.
XIV. 6 A Sun (Jeannin), Kette.
XV. 40 A Piedboeuf-Imperia (Henze), Kardan.
XVI. 31 A Gobron-Brillié (Donet), Kette.
XVII. 1 A Dürkopp (Schmidt), Kardan.
XVIII. 33 A Bianchi (Tomaselli), Kette.
XIX. 34 A Mercedes (Jenatzy), Kette.
XX. 32 A Martini (Beutler), Kette.

Serie II der Vorrennen:

1 B Dürkopp II (H. Oelerich), Deutschland.
3 B Opel II (Jörns), Deutschland.
7 B Benz II (Spamann), Deutschland.
8 B Fiat II (Felice Nazarro), Italien.
9 B Mercedes-Mixte II (Gastard), Österreich.
10 B Minerva II (Lee Guinness), Belgien.
11 B Martin u. Lethimonnier II (Ducom), Frankr.
13 B de Dietrich II (Henry Rougier), Frankreich.
14 B Darracq II (Ollorip), Frankreich.
16 B Pipe II (Baron de Caters), Belgien.
18 B Horch II (Hans Hoffmann), Deutschland.

19 B Adler II (Ing. Rich. Fischer), Deutschland.
20 B Vinot u. Deguingand II (Graf d'Hespel), Frankreich.
21 B Rochet & Schneider II (Viton), Frankreich.
23 B Ehrhardt II (Beireis, Carl), Deutschland.
26 B Eisenach II (Saemann), Deutschland.
27 B Isotta-Fraschini II (Minoia, Ferd.), Italien.
29 B Engl. Daimler II (Ison, George), England.
30 B Porthos II (de Fries, Colin), Frankreich.
31 B Gobron-Brillié II (Théry, François), Frankr.
32 B Martini II (Beck), Schweiz.
33 B Bianchi II (Maserati), Italien.
34 B Mercedes II (Pöge, Willy, Direktor), Deutschl.
35 B Itala II (Fabry, Maurice), Italien.
36 B Gaggenau II (Lucke), Deutschland.
37 B Metallurgique II (Riecken, Chr.), Belgien.
42 B N. A. G. II (Salzer), Deutschland.
1 C Dürkopp III (Jarosch, Johann), Deutschland.
3 C Opel III (Michel), Deutschland.
7 C Benz III (Herzog von Bojano), Deutschland.
8 C Fiat III (Wagner, Luigi), Italien.
10 C Minerva III (Guyot), Belgien.
13 C de Dietrich III (Duray), Frankreich.
14 C Darracq III (Brauda, B.), Frankreich.
16 C Pipe III (Deplus), Belgien.
18 C Horch III (Krapff, Ludwig), Deutschland.
19 C Adler III (Goebel), Deutschland.
27 C Isotta-Fraschini III (Tamagni, Giuseppe), Italien.
29 C Engl. Daimler III (Hodierne), England.
34 C Mercedes III (Salzer, Otto), Deutschland.
35 C Itala III (Fournier, Henry), Italien.

36 C Gaggenau III (Robl), Deutschland.
42 C N. A. G. III (Ernecke, Hans), Deutschland.

Es schieden aus:

11 B Martin & Lethimonnier (Ducom).
18 B Horch (Hofmann).
20 B Vinot & Deguingand (Graf d'Hespel).
23 B Ehrhardt (Beireis).
37 B Metallurgique (Riecken).
7 C Benz (Bojano).
18 C Horch (Krapff).
19 C Adler (Goebel).
27 C Isotta Fraschini (Tamagni).
29 C Engl. Daimler (Hodierne).

Für das Hauptrennen klassiert wurden aus Serie II:

I. 8 B Fiat (Nazzaro), Kette.
II. 8 C Fiat (Wagner), Kette.
III. 16 C Pipe (Deplus), Kette.
IV. 13 C de Dietrich (Duray), Kette.
V. 34 B Mercedes (Poege), Kette.
VI. 34 C Mercedes (Salzer), Kette.
VII. 35 C Itala (Fournier), Kardan.
VIII. 27 B Isotta-Fraschini (Minoia), Kette.
IX. 10 C Minerva (Englebert), Kardan.
X. 13 B de Dietrich (Rougier), Kette.
XI. 35 B Itala (Fabry), Kardan.
XII. 26 B Eisenach (Saemann), Kardan.
XIII. 3 C Opel (Michel), Kardan.
XIV. 29 B Engl. Daimler (Ison), Kette.
XV. 32 B Martini (Beck), Kette.
XVI. 33 B Bianchi (Maserati), Kette.

XVII. 14 C Darracq (Brauda), Kardan.
XVIII. 42 B N. A. G. (Salzer), Kette.
XIX. 31 B Gobron-Brillié (Théry), Kette.
XX. 21 B Rochet-Schneider (Viton), Kette.

Wenn man die Reihe der 40 für das Hauptrennen qualifizierten Fahrer durchsieht, so findet man darunter nur sehr wenige im Automobilrennsport unbekannte Namen, ein Beweis dafür, daß im Taunus, abgesehen natürlich von Maschinendefekten, in erster Linie der Fahrer den Ausschlag gab.

Diese Tatsache kam im Hauptrennen noch weit mehr zur Geltung, denn hier war die Straße, wenigstens da, wo sie nicht durch den Wald führte, ziemlich trocken, und das Rennen wurde von Anfang an so scharf gefahren, daß nur die besten Fahrer Aussicht hatten, sich zu klassieren.

Schon die Ergebnisse der Vorrennen hatten gezeigt, daß das Hauptrennen zwischen den Marken Fiat, Pipe, Opel, Itala und Isotta-Fraschini lag, daß also die Italiener und Belgier die Vorhand hatten, gegen die Opel, Mercedes, Adler und Eisenach sich wehren mußten.

Merkwürdigerweise war die sonst so sieggewohnte Darracq-Marke, wahrscheinlich aus Mangel an geübten Fahrern, ganz im Hintergrund geblieben, und von den zwei für das Hauptrennen klassierten Wagen beendete keiner das Rennen.

Die Deutschen, an ihrer Spitze Opel, hielten sich aber sehr wacker, machten den Italienern und Belgiern den Sieg sauer genug, und die Glückwünsche, die der Kaiser den wackeren Opelfahrern bei der Preisvertei-

lung aussprach, fanden im Herzen aller Zuschauer ungeteiltes Mitfühlen.

Natürlich wurden, wie bei jedem großen Rennen, eine Menge Enten über angebliche Unglücksfälle in Umlauf gesetzt, die sich aber bei sofortiger, telegraphischer Nachfrage fast sämtlich als unwahr erwiesen. Daß bei der großen Menge der Teilnehmer und der schwierigen Strecke den Fahrern selbst der eine oder andere Unfall zustoßen würde, war vorauszusehen. Das ist aber das gute Recht des Rennfahrers, aus dem ihm niemand einen Vorwurf machen darf.

Die gegenüber den Tribünen, hinter den Depots angebrachte Zeitentafel funktionierte vorzüglich und bot den Zuschauern sowohl, wie den am Ausgang des Rennens am meisten interessierten Sportsleuten und Fabrikingenieuren ein klares Bild der jeweiligen Rennlage.

Es gaben im Hauptrennen auf, resp. schieden aus:

I. Runde:

14 A Darracq (Florio), Maschinendefekt.
13 A de Dietrich (Duray), Maschinendefekt.
34 B Mercedes (Poege), Undichtwerden des Schwimmers, Brand des Wagens.
37 A Metallurgique (Wilhelm), Hinterachse beschädigt durch Anfahren.
10 C Minerva (Guyot), Kurve verfehlt.

II. Runde:

7 A Benz (Héméry), Schwierigkeiten im Benzinzufluß.

10 A Minerva (Brabaçon), Ölschluß.
29 B Engl. Daimler (Ison), an Telegraphenstange gefahren.
13 C de Dietrich (Gabriel), Maschinendefekt.
14 C Darracq (Brauda), Ursache unbekannt.

III. Runde:

3 A Opel (Fritz Opel), Wasserrohrbruch.
19 A Adler (Geller), Steuerung durch Schleudern defekt geworden.
26 B Eisenach (Saemann), umgeworfen.
31 A Gobron-Brillié (Douet), Defekt am Wechselwerk.

IV. Runde:

21 B Rochet-Schneider (Viton), bei Kurve ins Feld gefahren.
33 B Bianchi (Maserati), Ursache unbekannt.
16 C Pipe (Deplus), Ursache unbekannt.
40 C Piedboeuf-Imperia (Henze), nach Schluß angekommen.

Das Fazit des Kaiserpreisrennens stellte sich, wie folgt: Unter den ersten 10 Wagen befinden sich 6 Italiener, 1 Belgier und 3 Deutsche, unter den 21 Angekommenen 8 Italiener, 8 Deutsche, 2 Franzosen, 2 Schweizer und 1 Belgier, ein Resultat, mit dessen Gesamtheit die deutsche Industrie recht wohl zufrieden sein kann. Die weit größere Anzahl der Motoren waren Schnelläufer, welche sich naturgemäß vor den langhübigen Motoren plazierten.

Die beiden ersten, der fünfte, sechste, siebente, neunte, zwölfte, dreizehnte, vierzehnte, fünfzehnte,

siebzehnte, achtzehnte und zwanzigste Platz wurden von Kettenwagen belegt, der Rest von Kardanwagen.

Im ganzen starteten von den 40 Wagen des Hauptrennens 23 mit Kettenantrieb und 17 mit Kardan, davon landeten 13 Ketten- und 8 Kardanwagen.

Im ganzen beendeten 21 Wagen vor Eintreffen des Schlußwagens das Rennen, dessen Gesamtzeiten sich bei diesen 21 Fahrzeugen, wie folgt, stellen:

	Nr.	Stunden	Minuten	Sekunden	Marke	Fahrer	Antriebsart	Art der Maschine
1.	8 B	5	34	$28^1/_5$	Fiat	Nazzaro	Kette	Schnelläufer
2.	16 A	5	39	$12^2/_5$	Pipe	Hautvast	„	„
3.	3 B	5	39	51	Opel	Joerns	Cardan	„
4.	3 C	5	49	$36^4/_5$	Opel	Michel	„	„
5.	8 C	5	50	$54^4/_5$	Fiat	Wagner	Kette	„
6.	8 A	5	51	$3^3/_5$	Fiat	Lancia	„	„
7.	27 B	5	51	$16^1/_5$	Isotta Fraschini	Minoia	„	„
8.	35 C	5	53	$16^1/_5$	Itala	Fournier	Cardan	„
9.	34 C	5	57	$34^4/_5$	Mercedes	O. Salzer	Kette	„
10.	35 A	5	59	14	Itala	Cagno	Cardan	„
11.	26 A	6	3	$32^1/_5$	Eisenach	Schmidt	„	normal
12.	32 A	6	7	$12^2/_5$	Martini	Beutler	Kette	„
13.	13 B	6	8	17	de Dietrich	Beugrier	„	Schnelläufer
14.	34 A	6	8	$56^2/_5$	Mercedes	Jenatzy	„	„
15.	32 B	6	20	$15^4/_5$	Martini	Beck	„	normal
16.	35 B	6	28	$59^3/_5$	Itala	Fabry	Cardan	Schnelläufer
17.	33 A	6	32	$47^1/_5$	Bianchi	Tomaselli	Kette	„
18.	42 B	6	35	$34^3/_5$	N. A. G.	W. Salzer	„	normal
19.	1 A	6	46	$47^2/_5$	Dürkopp	Schmidt	Cardan	„
20.	31 B	6	56	$8^1/_5$	Gobron-Brillié	Terry	Kette	„
21.	15 A	7	13	10	Protos	Adlberger	Cardan	„

Der Erfolg des Kaiserpreisrennens für die deutsche Industrie wird nicht ausbleiben, und seine Bedeutung wurde durch die hohe Aufmerksamkeit, welche Kaiser Wilhelm von der ersten bis zur letzten Minute dem Verlauf des Rennens schenkte, nicht wenig gehoben.

Die Organisation war ausgezeichnet, wenn auch das Publikum an einigen, besonders exponierten

Punkten der Strecke etwas weniger neugierig und etwas zurückhaltender und vorsichtiger hätte sein können.

9. Die Weltrekorde für Rennwagen.

Ehe ich nach eingehender Besprechung der Geschwindigkeitsrennen in ihrer zeitlichen Reihenfolge und Entwicklung dazu übergehe, mich den Wettbewerben für andere Arten der automobilen Fahrzeuge, also für Tourenwagen und Nutzfahrzeuge aller Art, zuzuwenden, möchte ich eine Art der Geschwindigkeitsrennen nicht unerwähnt lassen, die zwar mit den Rennen selbst wenig zu tun haben, aber doch zu den reinen Geschwindigkeitskonkurrenzen in sehr naher Beziehung stehen, nämlich zu den Rekordversuchen.

Der übrigens der englischen Sprache entnommene Ausdruck Rekord bezeichnet eine Höchstleistung auf irgend einem Gebiet unter stets gleichbleibenden, äußeren Umständen. Kein Gebiet der Technik fordert naturgemäß die Aufstellung von Rekorden so heraus, wie die auf der Basis der reinen Geschwindigkeit beruhende Rennwagentechnik, und kein Rekord für Rennfahrzeuge ist jemals so heiß umstritten worden, wie die bei der Fahrt über den Kilometer. Dieselbe zerfällt in eine ganze Anzahl von verschiedenen Arten.

Den fliegenden Kilometer in der Ebene mit Anlauf (in der Regel 500 m).

Den Kilometer in der Ebene aus stehendem Start.

Den fliegenden Kilometer in der Steigung mit Anlauf.

Den Kilometer in der Steigung aus stehendem Start und schließlich noch — nach englischem Maß — die englische Meile aus stehendem Start.

Von diesen verschiedenen Arten der Rekordversuche war der fliegende Kilometer in der Ebene mit Anlauf stets der beliebteste und ich will daher versuchen seiner Geschichte ein wenig nachzugehen.

Wenn man zunächst einen Unterschied zwischen Rennfahrzeugen, die durch verschiedene Kraftquellen betrieben werden, nicht macht, so gebührt das Verdienst, als Erster über den Kilometer mit fliegendem Start einen Stundendurchschnitt von 100 km erzielt zu haben, dem belgischen Sportsmann und Rennfahrer Camille Jenatzy, der im Jahre 1899 in Konkurrenz mit dem französischen Sportsmann de Chasseloup-Laubat mit seinem Rennfahrzeug „Jamais-Contente", einem Wagen mit Benzin-elektrischem Betrieb, als Erster die Stundengeschwindigkeit von 100 km überschritt. Ihm erwuchs sofort ein scharfer Konkurrent in dem Dampfwagen Serpollets, der mühelos alle bisher von Fahrzeugen irgend welcher Art aufgestellten Kilometerrekorde über den Haufen warf.

Serpollet fährt im April 1902 in Nizza auf der Promenade des Anglais den fliegenden Kilometer in $29^4/_5$ Sek., was einer Stundengeschwindigkeit von 120 km 320 entspricht, er fährt auf der Turbiestrecke in demselben Monat den Kilometer in der Steigung mit stehendem Start in $59^1/_5$ Sek. = 61 km 506 Stundengeschwindigkeit, und er stellt im April 1903, gleichfalls auf der Promenade des Anglais, mit seinem Torpedowagen mit Scheibenrädern den Weltrekord für Dampfwagen über den fliegenden Kilo-

meter mit einem Stundendurchschnitt von 123 km 300 auf.

Viel länger brauchten, wie die nachfolgende Übersicht zeigt, die Benzinfahrzeuge, bis sie zu annähernd gleichen Geschwindigkeitsresultaten kamen.

Folgende Kilometerrekorde mit fliegendem Start wurden aufgestellt 1902—1906 mit schweren Rennwagen.

Fahrer und Marke	Strecke und Datum	Zeit f. d. km	Stunden-tempo km
C. S. Bolls (Mors, Paris-Berlin)	Achères (9 April 1902)	$35\frac{2}{5}$	101,694
W. K. Vanderbilt (Mercedes 40 HP)	Ablis—St. Arnould (3. Mai 1902)	$32\frac{2}{5}$	111,111
P. de Caters (Mors, Paris-Wien)	Ostende (27. Juli 1902)	$29\frac{4}{5}$	120,806
W. K. Vanderbilt (Mors, Paris-Wien)	Ablis—Chartres (5. Aug. 1902)	$29\frac{2}{5}$	122,478
Fournier (Mors, Paris-Wien)	St. Arnould—Dourdan (6. Nov. 1902)	$29\frac{1}{5}$	123,294
Augières (Mors, Paris-Wien)	St. Arnould—Dourdan (11. Nov. 1902)	29	124,137
Rigolly (Gobron-Brillié)	Ostende (17. Juli 1903)	$26\frac{4}{5}$	134,328
Duray „ „	Dourdan (5. Nov. 1903)	$26\frac{2}{5}$	136,363
W. K. Vanderbilt (Mercedes 80 HP)	Florida (26. Januar 1904)	$24\frac{1}{5}$	148,555
Rigolly (Gobron-Brillié)	Nizza (31. März 1904)	$23\frac{3}{5}$	152,542
„ „ „	Ostende (18. Juli 1904)	$21\frac{3}{5}$	166,666
Baras (Darracq)	„ (13. Nov. 1904)	$21\frac{2}{5}$	168,022
Macdonald (Napier 6 Zyl.)	Ormond—Beach—Florida (Januar 1905)	$21\frac{3}{10}$	169
Lec Guiness (Darracq)	Meeting v. Ostende (1906)	19	189,474
Demogeot „	Ormond—Beach—Florida (1906)	2 engl. Meilen $58\frac{4}{5}$	197,06

Selbstverständlich wurden alle diese Rekorde unter den allergünstigsten Straßen-, Wetter- und Windverhältnissen aufgestellt und von offiziellen Zeitnehmern anerkannter Klubs chronometriert.

Trotzdem sind dieselben, besonders in den letzten beiden Jahren für die Automobilindustrie immer bedeutungsloser geworden, denn die für Rekordzwecke in letzter Zeit gebauten Fahrzeuge, besonders der

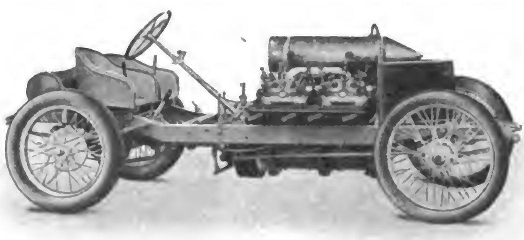


Fig. 77. Der schnellste Benzin-Wagen der Welt (200 PS) 200 km pr. Stunde.

200 HP Darracq-Wagen Hémerys, wären niemals imstande gewesen, in der Ausstattung, in der sie Rekorde aufstellten, an einem längeren Rennen teilzunehmen und die über kurze Strecken auf erstklassigen Straßen erprobte Widerstandsfähigkeit derartiger Rekordchassis haben nur einen zweifelhaften technischen Wert.

Interessant und beachtenswert an diesen Fahrzeugen ist nur die Findigkeit ihrer Konstrukteure, die es verstanden haben, mit geradezu raffiniert ausgeklügelten und berechneten Konstruktionen den

Beweis zu erbringen, daß mit den heute der Technik zur Verfügung stehenden Mitteln derartige Geschwindigkeiten überhaupt erreicht werden können.

Zum Schluß dieses Kapitels noch einige Daten über die in den letzten Jahren in Florida aufgestellten Rekorde auf der Rekordstrecke resp. Bahn von Ormond-Beach, die auf dem ebenen und festen Sande des Meeresufers gelegen, in bezug auf Qualität ihresgleichen nicht hat und daher Geschwindigkeiten ergab, die durchaus als unter den günstigsten Verhältnissen aufgestellte Rekordleistungen angesehen werden müssen.

Zum ersten Male im Jahre 1905 unter diesen Verhältnissen ausgefahren, stellte Fletscher auf 80 HP de Dietrich (Gordon Bennett-Type 1904) einen 100-Meilenrekord mit einem Durchschnittstempo von 127 km pro Stunde auf, eine ganz erstaunliche Leistung, die sich nur durch die überaus günstigen Bahnverhältnisse erklären läßt.

Im Jahre 1906, wo das Meeting von Ormond-Beach unter außerordentlich zahlreicher Beteiligung wiederholt wurde, dominierten die Dampfwagen.

Es wurden folgende Rekorde aufgestellt, die zum größten Teil noch bestehen.

Die englische Meile für Dampfwagen, Sieger Mariott (Stanley-Dampfwagen) in $28^1/_5$ Sek. Stundendurchschnitt 205 km 445.

Die englische Meile für Benzinwagen, Sieger Demogeot (Darracq) in $30^3/_5$ Sek. Stundendurchschnitt 189 km 330.

100 engl. Meilen, Sieger Clifford Earp (6-zyl. Napier) in 1 Stunde 15 Min. $40^2/_5$ Sek. Stundendurchschnitt 127 km 620.

10. Der technische Nutzen der Geschwindigkeitsrennen.

Auch der entschiedenste Gegner der reinen Geschwindigkeitsrennen wird nicht leugnen können, daß die technischen Erfolge derselben für die große Allgemeinheit der Automobilindustrie von ungeheurem Nutzen gewesen sind.

Schon die erste Periode der in Frankreich von 1894—1901 abgehaltenen Rennen, ja bereits das erste Rennen Paris-Rouen, hat in bezug auf die im Automobilbau maßgebenden Konstruktionsprinzipien so außerordentlich klärend und läuternd gewirkt, daß für den Fachmann jeder Kommentar überflüssig wird. Trotzdem ist es notwendig und interessant, auf Einzelheiten einzugehen.

Zunächst entledigte sich die Explosionsmaschine allein durch den gemeinsamen Start mit Konkurrenten anderer Systeme innerhalb zweier Jahre derselben so energisch, daß nur noch der Dampf, und unter seinen Anhängern nur ein einziger, Serpollet, es fernerhin wagte und versuchte, mit der rapiden Entwicklung des Explosionsmotors gleichen Schritt zu halten.

Die weitere Folge der ersten Rennen war eine völlige Umwandlung der hohen, kurzen Fahrzeuge der ersten Jahre, in längere und niedrigere, mit tiefliegendem Schwerpunkt und Pneumatikbereifung, eine Verlegung der Maschine von hinten nach vorn, der Ersatz des Riemenantriebes durch die Zahnradübersetzung mit Kettenantrieb, das Verschwinden der Glührohrzündung und ihr Ersatz durch die elektrische und eine stets fortschreitende Durchbildung der Kühlungsorgane und des Vergasers. So finden wir bereits im

Jahre 1901 bei Gelegenheit des Rennens Paris-Berlin Wagentypen, die sich in der Anordnung der Organe, und im Gesamtanblick nur unwesentlich von den heute gebräuchlichen Tourenwagen unterscheiden, die aber sämtlich bei mittlerer motorischer Stärke, 30—40 HP, durch ihre ungeheure Schwere an der wirtschaftlichen Zukunft des automobilen Fahrzeuges zweifeln lassen.

Das Gewichtslimit des neuen Rennreglements von 1902, zum ersten Male im Rennen Paris-Wien angewendet, schafft jedoch in ganz überraschend schneller Weise Abhilfe und zieht zur Erleichterung des automobilen Fahrzeuges alle Hilfsmittel der Rohmaterialerzeugung und Behandlung heran, die unter dem Druck des neuen Reglements in rastloser Arbeit aus dem schweren plumpen Fahrzeug von 1901 den modernen leichten, aber motorisch sehr starken Rennwagen schaffen.

An Stelle der zahlreichen und schweren Gußteile des Rahmens und der Aufhängung treten leichte, elegant geformte Schmiede- und Preßteile, der Holzrahmen muß dem Stahlrahmen weichen, und alle Bemühungen der Konstrukteure sind darauf gerichtet, einen leichten und dabei doch soliden Rahmenbau herzustellen, der imstande ist, den durch die stets stärker werdenden Maschinen rapid anwachsenden Beanspruchungen mit Erfolg zu widerstehen.

Der Motorentechniker ist seinerseits nicht müßig geblieben. Er hat gefunden und erkannt, daß die im Jahre 1901 übliche Tourenzahl von 800—1000 Touren eine ungenügende ist, und daß der richtige Weg zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Maschine nicht in der Vergrößerung von Hub und Bohrung, sondern in der Erhöhung der Tourenzahl liegt.

Er hat aber ferner gefunden, daß eine Erhöhung der Tourenzahl auch eine Erleichterung der beweglichen inneren Teile verlangt, daß die Ventilquerschnitte wachsen, ja derartig wachsen müssen, daß die Ventilgewichte übermäßig groß werden, jedenfalls größer und schwerer, als für ihre präzise Funktion zuträglich ist. Der Konstrukteur sucht und findet Abhilfe für diesen Übelstand, indem er die bisher automatischen Saugventile in mechanisch gesteuerte verwandelt, er vermindert die Reibungswiderstände der Wechsel- und Antriebsräder in ihren Lagern durch Einführung der leichtlaufenden Kugellager und das Gewicht der Kühlorgane und ihres großen Wasserinhaltes durch die Erfindung und Konstruktion des Zellenkühlers mit geringem Wasserinhalt und großer Kühlfläche.

Die Aluminium- und Graugußgießereien wetteifern in der Herstellung von dünnwandigem Guß von hoher Festigkeit, die Stahlwerke geben ihren Nickel- und Chromnickelstahl und die Gelbgießer Rotguß und Phosphorbronze von hoher Widerstandsfähigkeit.

Jede Einführung einer dieser neuen Materialien in den Automobilbau erleichtert Motor und Chassis um eine Anzahl von Kilogramm, die vom Motorenkonstrukteur wieder durch Vergrößerung der Motorendimensionen ausgenützt werden.

Wir finden deren im Jahre 1904 schon von 90 HP, im Jahre 1905 von 120 HP und 1906 von 125—130 HP, immer bei einem gleichbleibenden Wagengewicht von maximal 1000 kg. Schon im Jahre 1903 baute man allgemein für Rennen nur noch Spezialwagen, die in Konstruktion und Ansehen von den Tourenwagen

stark abzuweichen beginnen, und die letzteren haben bereits die respektable Stärke von 60 HP erreicht.

Man hat gefunden, daß die Adhäsion der Hinterräder bei den hohen, mit derartigen Spezialfahrzeugen erzielten Geschwindigkeiten von 125—130 km erhöht werden muß, und daß die Bereifung trotz der von ihr gemachten Fortschritte unter der hohen Beanspruchung während der Rennen stark leidet.

Der Wagenkonstrukteur beginnt daher auf eine rationelle Gewichtsverteilung, Aufhängung und Federung erhöhten Wert zu legen, und der Pneufabrikant verstärkt seine Reifen innerlich und äußerlich bis zum Durchmesser von 130 mm, ja er würde sie für Rennwagen noch weiter verstärken, wenn es sich mit dem limitierten Wagengewicht vereinbaren ließe.

Stoßfänger aller Art werden erfunden und mit Erfolg ausprobiert. Sie vermindern den Pneumatikverbrauch und erhöhen die Adhäsion der Hinterräder, aber sie vermögen eine gründliche Abhilfe nicht zu schaffen, denn die Wagengeschwindigkeit wächst dauernd und mit ihr der Pneuverbrauch in den Rennen, so daß der durch den Pneuwechsel bedingte Zeitverlust schließlich den effektiven technischen Wert der Rennen ernstlich zu gefährden droht. Da erscheint die abnehmbare Felge auf dem Plan, die die zum Pneuwechsel nötige Zeit auf ein Minimum herabdrückt, und Fahrer und Fabrikanten atmen auf.

Beide aber haben das Gefühl, daß ein Fortschreiten auf diesem Wege nur noch zur weiteren Erzeugung von Übermotoren führen kann, und daß die Erfahrungen im Rennen mit Monstrefahrzeugen nicht mehr die ungeheuren Ausgaben rechtfertigen können, die

die Rennen mit derartigen, unverkäuflichen Wagen im Gefolge haben.

Man fühlt, nicht nur in Frankreich, auch in allen anderen Ländern mit Automobilindustrie, daß man der weiteren Züchtung von Überwagen Einhalt tun muß und sucht nach einem neuen Wege, auf dem fortschreitend die Konstruktion des Tourenwagens aus den Rennen auch weiterhin Nutzen ziehen kann.

Der Moment ist gekommen, wo jedes Land, je nach dem Stande seiner Industrie und nach den Ansichten seiner Konstrukteure ohne Gefahr eigene Wege gehen kann und muß.

Ich persönlich bin davon überzeugt, daß die deutsche Automobilindustrie den richtigen Weg eingeschlagen hat und auch weiterhin verfolgen wird. Wir brauchen zunächst nur überhaupt Rennen im eigenen Lande, um unsere Industrie erstarken zu lassen und ihr weiteren Absatz zu schaffen. Daß die französischen Bestrebungen eventuell geeignet sind, dem Allgemeingut der Automobilindustrie einen größeren technischen Nutzen zu bringen, als die deutsche und italienische Richtung, soll nicht geleugnet, muß aber abgewartet werden.

Mit der Behauptung, daß wir in Deutschland vor allen Dingen große Rennen brauchen, um unserer Industrie neue Absatzfelder und Kreise zu eröffnen, komme ich auf mein nächstes Kapitel, welches sich mit der kommerziellen Seite der Geschwindigkeitsrennen beschäftigen soll.

11. Die kommerzielle Bedeutung der Geschwindigkeitsrennen.

Sie ist noch kaum jemals bestritten worden, diese Bedeutung, und hat von jeher bis in die neueste Zeit von seiten der Fabrikanten und Händler ihre volle Würdigung erfahren.

Auch hier ist es nötig auf die Urgeschichte der Rennen zurückzugreifen, die ursprünglich nichts anderes waren, als Demonstrationsfahrten, durch die bewiesen und dem großen Publikum vor Augen geführt werden sollte, daß das automobile Fahrzeug lebensfähig und vor allen Dingen infolge seiner leichten Lenkbarkeit ungefährlich sei.

Eine Industrie automobiler Fahrzeuge bestand noch nicht zur Zeit der ersten Rennen, aber eine Reihe unternehmender Fabrikanten beschäftigte sich lebhaft mit dem Gedanken einer Fabrikation solcher im größeren Umfange, sobald das Publikum zu dem neuen Fahrzeuge erst Vertrauen gefaßt haben würde, und die letzten Einwendungen skeptischer Sportsleute widerlegt sein würden.

Die ersten Rennen dienten also dem Zwecke, zunächst einige kühne und dann eine größere Anzahl fortschrittlich gesinnter Käufer dem neuen Fahrzeug zuzuführen, sie waren Versuchsballons, die Erfinder und Fabrikanten steigen ließen, die zeigen sollten, ob die Sache einschlug und ob damit ein Geschäft zu machen sei.

Der Erfolg war so verblüffend und so überraschend günstig, daß eine ganze Reihe von Fabriken, die bisher auf ganz anderen Gebieten der Technik gearbeitet

hatten, sich der Fabrikation von Automobilen zuwandte, so daß innerhalb weniger Jahre in Deutschland und Frankreich, dann in England, Österreich und Belgien eine neue Industrie geschaffen wurde, die, zum Teil allerdings erst nach mancherlei Mißerfolgen und Verlusten, sehr bald erstarkte und lebensfähig wurde.

Es entstanden also die Rennen nicht aus dem Schoße einer bereits vorhandenen Industrie, sondern diese Industrie verdankt den Rennen ihr Dasein und ihre Existenz.

Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß infolge des ungeahnten Erfolges des neuen Verkehrsmittels, auf Grund von Spekulationen waghalsiger Kapitalisten neben den alten und großen Firmen, die ihrer auf ganz anderen technischen Gebieten liegenden Urindustrie eine gesunde Organisation und genügende Betriebsmittel verdankten, eine ganze Reihe neuer Firmen entstand, die, obgleich mangelhaft organisiert und leichtsinnig verwaltet, sich sofort über Hals und Kopf und zu einer Zeit in die neue Industrie stürzten, wo die Versuchsperiode, besonders auf dem Gebiete der Motorenkonstruktion noch nicht überwunden war.

Diese Firmen erlitten, besonders in Deutschland, binnen weniger Jahre durch die sprunghafte Entwicklung des Automobils so herbe Verluste, daß sie zum Teil sehr bald saniert, zum Teil liquidiert werden mußten, denn der Automobilbau bedarf, um zu reüssieren, sehr großer Kapitalien und einer äußerst energischen, zielbewußten und weitsichtigen Leitung.

Aber dieser kurze „Krach“ wurde von der lebenswarmen, neuen Industrie schnell und schmerzlos überwunden, die großen Rennen von Land zu Land, 1901 Paris-Berlin, 1902 Paris-Wien, 1903 Paris-Madrid, sorgten für immer neue und größere Aufträge, das Automobil, zunächst als Luxusfahrzeug, dann als Verkehrsmittel, wurde immer populärer, und das große Publikum strömte, besonders von dem Augenblick an, wo die Geschwindigkeitsrennen auf in sich geschlossenen Rennstrecken abgehalten wurden, in immer größeren Massen zu diesem aufregendsten und neuesten aller sportlichen Schauspiele.

Ich möchte nicht unterlassen, hier auf eine rein menschliche Eigenschaft hinzuweisen, die nicht wenig dazu beigetragen hat, die Automobilrennen beliebt und populär zu machen, die Schau- und Sensationslust, das Vergnügen an aufregenden und gefährlichen Schauspielen, wie es große Geschwindigkeitsrennen nun einmal sind. Kühne Fahrer zu sehen, die auf langgestreckten Rennungeheuern gefährliche Kurven in toller Fahrt nehmen und auf gerader Strecke mit phantastischer Geschwindigkeit heranbrausen, sich überholen, Pneumatik oder andere Defekte erleiden, von anderen überholt werden, die dann ihrerseits niederbrechen oder verunglücken, um ihre glücklicheren Konkurrenten schließlich doch siegen zu sehen, ist ein aufregendes, wechselvolles Schauspiel, welches anzusehen schon eine kleine Reise von einigen hundert Kilometern lohnt und das, so lange es Automobilrennen gibt, seine Anziehungskraft nicht verlieren wird.

Die Rennen waren von jeher die beste Reklame

für die Fabrikanten, die besser gezogen hat, als die toten Buchstaben und Papierreklame und der siegenden Marke stets Käufer und Kapital zur Vergrößerung in Masse zugeführt hat.

Es läßt sich ohne weiteres nachweisen, daß Fabriken, welche alljährlich und regelmäßig an den Rennen, wenn auch mit wechselndem Erfolge teilnahmen, prosperierten und ihre Produktion dauernd steigern konnten, ja eine ganze Anzahl großer Firmen verdanken ihre heutige Popularität einzig und allein Rennsiegen, und ebenso läßt sich bei denjenigen Werken, welche zu rennen aufhörten, ein rapider Rückgang des Absatzes, bei solchen, welche niemals rannten, ein allmähliches Zurückbleiben und eine mühsame Weiterentwicklung konstatieren.

Und trotzdem wäre es falsch, aus einem einzelnen Rennsieg auf eine Überlegenheit der betreffenden Firma im Tourenwagenbau zu schließen, obgleich die größere oder geringere Zahl der Pneumatikdefekte, die bis vor kurzem die Rennresultate noch ganz wesentlich beeinflußten, als Hauptfaktor für den Sieg durch das Erscheinen der abnehmbaren Felge ganz wesentlich an Bedeutung verloren hat.

Ein einzelner Rennsieg kann immer noch ein Zufallssieg sein, und der Zustand des siegreichen Fahrzeuges nach dem Rennen, den niemand untersucht, kann alles zu wünschen übrig lassen; das große Publikum kümmert sich nicht darum. Es feiert den Sieger und kauft die Marke, wie sie gerade ist. Sache des Fabrikanten ist es, sie so herzustellen, daß sie den an sie gestellten Erwartungen entspricht und die Kundschaft nicht enttäuscht.

Die großen Rennen waren und sind, ebenso wie die alljährlichen Ausstellungen, gleichzeitig ein großer Automobilmarkt, auf dem besonders die Händler mit Vorliebe Abschlüsse für das kommende Jahr machen und ihren Bedarf decken.

Da steigen und fallen die Preise für die siegreichen oder geschlagenen Marken wie auf der Börse, und für die Sieger finden sich urplötzlich Kapitalangebote in Masse, und Vertreter für Bezirke, in denen das betreffende Haus überhaupt nicht bekannt oder vertreten war. Das Ausland schickt seine Agenten ebenso zu den großen Rennen wie zum Pariser Salon, und schon manche große Fabrik sah sich nach einem siegreichen Rennen vor die Alternative von Abschlüssen für das Ausland gestellt, die eine umfangreiche Vergrößerung des Betriebes notwendig machten.

Wenn auch zugestanden werden muß, daß sich der Ausfall eines Rennens niemals mit Bestimmtheit voraussehen läßt, weil das Glück in demselben eine große Rolle spielt, und wenn ferner zugegeben werden soll, daß die Rennen ganz außerordentlich hohe Kosten besonders dann verursachen, wenn sie, wie bis zum Jahre 1906, den Bau von abnormalen, unverkäuflichen Fahrzeugen nötig machen, so kann doch ohne weiteres behauptet werden, daß die Rennen, weit mehr wie der Handel, die Konkurrenztätigkeit der Fabriken anregen, und daß die Automobilindustrie derjenigen Länder, in denen nicht regelmäßig große Rennen abgehalten werden, von der anderer Nationen, die alljährlich rennen, binnen kurzem überflügelt wird.

D e u t s c h l a n d und der deutsche Automobilhandel bilden einen beredten Beweis für diese Be-

hauptung, und die Erkenntnis, daß der deutsche Markt heute von fremden Fabrikaten geradezu überschwemmt wird, hat in allererster Linie die leitenden Stellen der deutschen Automobilindustrie zur Ausschreibung des Taunusrennens veranlaßt.

Der ungeheure Import ausländischen Fabrikates beweist die große Aufnahmefähigkeit des deutschen Marktes, und das Taunusrennen soll den deutschen Fabrikanten Gelegenheit geben, zu zeigen, daß ihre Produktion der anderer Nationen, speziell der lateinischen, ebenbürtig, wenn nicht überlegen ist. Die Frage: Brauchen wir in Zukunft noch ein Geschwindigkeitsrennen? erübrigt sich eigentlich nach dem oben Gesagten. Leider aber fehlt es nicht an Gegnern der reinen Geschwindigkeitsrennen, welche ihnen ein baldiges Ende prophezeien und Ausdauerkonkurrenzen an ihre Stelle setzen möchten. Da ich mich in dem nachfolgenden Kapitel gerade mit diesen noch des Näheren zu beschäftigen habe, möchte ich unterlassen, an dieser Stelle auf einen Vergleich zwischen dem Wesen der Geschwindigkeitsrennen und Ausdauerkonkurrenzen näher einzugehen.

Es wird dem Leser schon nach einem flüchtigen Überblick über die nächsten Abschnitte klar werden, daß beide auf ganz verschiedener Basis beruhen, daß ihre Reglements nicht das geringste miteinander gemein haben, und daß es daher nicht angängig, ja unmöglich ist, aus dem Resultat beider dieselben Schlußfolgerungen zu ziehen. Für den Augenblick will ich nur diejenigen Schlüsse ziehen, die aus der heute dreiundzwanzigjährigen Geschichte des Automobilismus, die gleichzeitig auch

die Geschichte der Automobilrennen ist, klar hervorgehen.

Die Geschwindigkeitsrennen haben die Automobilindustrien aller Länder geschaffen und bilden die Marksteine ihrer Entwicklung, während die Tourenkonkurrenzen als Nebenerscheinungen wohl geeignet sind, die Resultate der Rennen zu korrigieren und zu ergänzen, nicht aber, sie zu ersetzen und das um so weniger, je mehr die Reglements der ersteren die Überwagen ausscheiden und die Zulassung von Rennfahrzeugen befürworten, welche sich im Bau und in der motorischen Stärke den für starke Tourenwagen üblichen Konstruktionsprinzipien wieder nähern, wie es im Jahre 1907 im Taunus- und Brescia-Rennen und in der Targa-Florio der Fall gewesen ist.

Das Automobilrennwesen, das seit drei Jahren an Überwagen krankte, hilft sich selbst, scheidet diese aus und kommt in einer Art von Kreislauf auf diejenige Basis zurück, die die Daimlerwerke bis zum Jahre 1903 vertraten, wo sie das Gordon Bennett-Rennen mit 60 HP rennmäßig ausgestatteten Tourenwagen gewannen. Das ist der beste Beweis dafür, daß das Rennwesen heute in gesunde Bahnen einlenkt, und diejenigen Konstrukteure, denen es gelingt, die mit Übermotoren während der letzten drei Jahre gemachten, technischen Erfahrungen in gesunder und einwandfreier Weise an ihren Taunus-, Brescia- und Targa-Wagen zu verwerten, werden den Beweis erbringen, daß Rennen auf dieser, weil einwandfreieren Basis einen ungleich größeren, kommerziellen Erfolg haben, als solche nach dem 1000 kg-Reglement. Kommt dazu noch eine gesunde und glücklich

gewählte Bewertungsmethode des Brennstoff- und Pneumatikverbrauches, so stehen wir am Beginn einer neuen Ära des Automobilrennwesens, die in technischer Beziehung sowohl, wie in kommerzieller nicht ihresgleichen haben wird.

III. Tourenkonkurrenzen.

Die Tourenkonkurrenzen der ersten Jahre des neu auf der Bildfläche der Lokomotion erscheinenden Automobilismus waren, wenn sie überhaupt die Bezeichnung „Konkurrenzen" verdienen, mehr von dem Bedürfnis sportlicher Betätigung einzelner, als von der Absicht des Wettbewerbes von Fahrern und Wagen untereinander getragen.

Den ersten Anstoß und den Beginn der Tourenkonkurrenzen stellen ohne Zweifel die sogenannten Touristenkarawanen dar, welche von allem Anfang, d. h. vom Jahre 1897 an den großen Etappenrennen zu folgen oder vorauszugehen pflegten und in der Regel in kleineren Etappen und über andere Strecken derartig nach dem Ziel des Hauptrennens geführt wurden, daß die an der Karawane teilnehmenden Touristen die Ankunft der Rennfahrer mit ansehen konnten.

Schon seit 1898, bei Gelegenheit des Rennens Paris-Amsterdam, mit Preisen ausgestattet, hielten sich diese großen touristischen Veranstaltungen bis zum Jahre 1903 und bildeten, da in ihnen ausschließlich viersitzige Tourenfahrzeuge zugelassen waren, bei der weiten Entfernung, über welche die großen Etappenrennen damals führten, für die Konstrukteure einen

wertvollen Prüfstein und eine ergänzende Selbstkritik ihrer Konstruktionsdetails neben den lediglich auf hohe Geschwindigkeiten gebauten Rennfahrzeugen.

Die großartigste aller dieser Veranstaltungen für Fahrzeuge der Tourenklasse und zugleich auch die längste, die je ausgefahren wurde, war die Tour de France (Rundfahrt durch Frankreich) im Jahre 1899, welche von Paris ausgehend in neun Tagesetappen über 2350 km führte, und in der, nach dem speziell für diese Fahrt aufgestellten Reglement, die teilnehmenden Fahrzeuge in solche zu zwei Plätzen, in Motorräder und solche, welche diesen Vorschriften nicht entsprachen, eingeteilt waren. Die letzteren waren also Tourenfahrzeuge, welche in ihrer Kategorie, und zwar ausschließlich nach ihrer Geschwindigkeit, besonders bewertet wurden und im Laufe des Rennens die eigentlichen Rennfahrzeuge sehr häufig überholten.

Das Haus Panhard-Levassor baute zu diesem Rennen 12 HP Wagen, die gut 15 HP leisteten, Mors erschien mit 16 HP Wagen am Start und Peugeot gar mit 35 HP. Auch dürfte es interessant sein, zu hören, daß an dieser Konkurrenz erstmalig der später so berühmt gewordene Rennfahrer Théry auf einer 5 HP Decauville-Voiturette, teilnahm. Gewonnen wurde die Rennwagenklasse von de Knyff auf Panhard-Levassor mit einer Stundengeschwindigkeit von 51 km 300, gewiß bei der großen Länge der Gesamtstrecke ein hervorragendes Resultat. Auch nehmen von diesem Zeitpunkte an Tourenfahrzeuge an den zahlreichen Bergrennen teil, die in Frankreich meistens zum Schluß der Rennsaison abgehalten werden.

Mit dem Beginn des neuen Jahrhunderts (1900) machte sich in Frankreich sowohl wie in Deutschland eine automobilistische Bewegung geltend, welche in erster Linie gegen die immer heftiger werdenden Angriffe der Tageszeitungen gerichtet, dazu bestimmt war, den Automobilismus und den Automobilsport auch in den fern von den Zentren Paris und Berlin, dem Sitz der repräsentierenden Klubs, liegenden Provinzen zu heben und zu fördern. Sie führte zur Bildung der Provinzialautomobilklubs, deren Frankreich Ende 1900 bereits 36, Deutschland 8 zählte.

An Mitgliederzahl und Einfluß langsam aber sicher wachsend, unternahmen diese Klubs die schwierige Aufgabe, den Kampf gegen die zu dieser Zeit immer mehr überhand nehmende, verderbliche Wühlarbeit der Tageszeitungen und Provinzialblätter, gegen die Unduldsamkeit der Behörden wider das neue Lokomotionsmittel und gegen die Aversion des großen Publikums zu führen, und ihrer unermüdlichen Arbeit ist es in erster Linie zu verdanken, daß hier nach und nach Wandel geschaffen wurde. Es wurden Klubfahrten unternommen, welche in Gegenden führten, deren Einwohnern das neue Verkehrsmittel überhaupt noch fremd war, Fachzeitschriften, welche gerade um diese Zeit einen bedeutenden Aufschwung nahmen und den Klubmitgliedern, als Abonnenten, zu einem sehr mäßigen Preise regelmäßig zugängig gemacht wurden, sorgten für deren Information über alle Vorgänge in der automobilistischen Welt und nahmen den Federkampf gegen besonders unduldsame Provinzialblätter auf; Benzin- und Ölstationen wurden errichtet, Händler eröffneten überall in der Provinz

Garagen und Reparaturwerkstätten, Reisehandbücher für Automobilisten mit Spezialkarten und Angaben über gute Hotels mit Unterkunftsräumen wurden herausgegeben und an Mitglieder der Automobilklubs gratis versandt, kurz, es geschah alles, um den Tourismus, die Reiselust im Automobil, diesen schönsten und höchsten aller Reisegenüsse zu heben und zu fördern.

Unter den Klubmitgliedern selbst fanden sich stets eine Anzahl eifriger Sportsleute, welche im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel und nach Maßgabe der im Klub vorhandenen Fahrzeuge kleine Fern- und Zuverlässigkeitsfahrten organisierten, die mit dem Besuche eines benachbarten Klubs verbunden eine Prämiierung der zuverlässigsten Wagen brachten, und so die meistens den Provinzialklubs angehörenden Händler mit ihren stärkeren und starken Wagen zu lebhafter Teilnahme an derartigen Veranstaltungen veranlaßten.

Diese sogenannten Zuverlässigkeitsfahrten, bei denen es nicht auf Geschwindigkeit, sondern lediglich auf Zuverlässigkeit und Betriebssicherheit der konkurrierenden Fahrzeuge ankam, fanden mit der Zeit nicht nur bei den ausübenden Automobilisten, sondern durch Vermittlung der in der Provinz ansässigen und an denselben teilnehmenden Händlern auch bei den Fabrikanten mehr und mehr Beachtung, denn die Veröffentlichung der Resultate dieser Konkurrenzen in den Fachzeitschriften und Tagesblättern interessierte das kauflustige Publikum der betreffenden Gegenden und schuf der siegenden Marke eine nicht zu unterschätzende Reklame.

Indessen verstrich doch noch geraume Zeit, bis aus diesen kleinen Klubveranstaltungen in bescheidenem Umfange die großen Tourenkonkurrenzen wurden, die in den letzten drei Jahren einen so breiten Raum in der Geschichte des Automobilismus eingenommen haben.

Die erste wirklich großzügige touristische Veranstaltung außerhalb Frankreichs wird vom englischen Automobilklub in Szene gesetzt, der nach Aufhebung der unseligen Lokomotivakte in der Zeit vom 23. April bis zum 11. Mai 1900 eine 1000 Meilenfahrt für Tourenwagen durch England und Schottland organisiert.

Eine weitere und größere Veranstaltung, welche eine Kategorie für Tourenfahrzeuge enthielt, war der im Norden Frankreichs vom französischen Automobilklub unter dem Protektorat des französischen Ackerbauministers Jean Dupuy stattfindende Circuit du Nord (Rennfahrt durch Nordfrankreich), welcher im Jahre 1901 ausgefahren, der Erprobung des Alkohols als Betriebsmittel für Automobilmotoren diente.

Die konkurrierenden Fahrzeuge waren in Gewichtsklassen eingeteilt und das Resultat der Gesamtstrecke ergab folgenden Betriebsstoffverbrauch.

1.	Kategorie	(unter 250 kg)	159,80	pro Tonnenkilometer
2.	,,	(250—400 ,,)	145,58	,, ,,
3.	,,	(400—650 ,,)	131,49	,, ,,
4.	,,	(über 650 ,,)	114,69	,, ,,

Nur 45% aller Kategorien erreichten das Ziel, es konnte aber festgestellt werden, daß sich bei Gebrauch von Alkohol die Ausgaben für den Betriebsstoff selbst zwar verringerten, die für Reparaturen und Verschleiß an der Maschine aber erhöhten.

Das Jahr 1903, dessen Geschichte in den großen Rennen Paris-Bordeaux und dem Gordon Bennett-Rennen gipfelt, zeigt besonders in seinen ersten Monaten eine ganze Anzahl von Tourenkonkurrenzen, so am 19. Februar eine Verbrauchskonkurrenz für alle Kategorien von Touren- und Nutzfahrzeugen, im April eine Fernfahrt von Paris nach Nizza für Last- und Lieferungswagen, deren Fabrikation, besonders in Deutschland, bereits großes Interesse zu erregen beginnt, im Juni eine vom Automobilklub der Touraine organisierte Zuverlässigkeitsfahrt für Tourenfahrzeuge, sowie eine solche für Last- und Lieferungswagen in der Umgegend von Paris, angeregt durch den A. C. F. Auch England wiederholt mit gutem Erfolge für seine Industrie seine 1000-Meilenfahrt, die dadurch besonders interessant wird, daß während der ganzen Veranstaltung ein geradezu schauerliches Regenwetter herrscht.

Noch weit reicher an Tourenkonkurrenzen zeigt sich das Jahr 1904. In Frankreich und Belgien organisieren die großen und eleganten Modebäder Ostende, Aix, Cannes, Nizza, Vichy, Spa, die Klubs von Bordeaux und Arras sogenannte „Automobilwochen“, während deren neben Gymkhana-Spielen, Rennen für Touren- und Rennwagen, Bremsversuche und Blumenkorsos stattfinden, der Automobilklub der Touraine führt seine zweite Ausdauerfahrt mit Erfolg durch, es folgen die Coupe Rochet-Schneider, eine Konkurrenz für Tourenwagen im Gebirgsterrain der französischen Alpen, die von der Marke Martini gewonnen wird, die Woche von Brescia in Norditalien, die gleichfalls ein Rennen für Tourenfahrzeuge über eine Strecke

von mehreren hundert Kilometern enthält, sowie die bereits klassisch gewordenen kurzen Bergrennen von Dourdan und Gaillon und vom Mont Ventoux, in welchen gleichfalls für Tourenfahrzeuge Sonderkategorien aufgestellt werden. Auch die Dauerfahrten von Cormier auf de Dion-Bouton-Wagen über mehrere Tausend Kilometer, die Fahrt von Martini über die französischen Seealpen im vollen Winter, sowie die Gleitschutzreifenkonkurrenz des Automobilklubs der Seine auf der Strecke Paris-Nizza müssen hier erwähnt werden, ebenso wie die Verbrauchskonkurrenz des „Auto" und die Konkurrenz von Nutzfahrzeugen über 1000 km, obgleich speziell die Erfolge der letzteren Klasse von Fahrzeugen in den mehrfachen Konkurrenzen des Jahres beim großen Publikum immer noch geringe Beachtung finden.

Das Jahr 1905 ist bereits so außerordentlich reich an automobilistischen Konkurrenzen und Wettbewerben aller Art in allen Ländern mit Automobilindustrie, daß ich mich hier auf eine Erwähnung und Beschreibung der größten und hervorragendsten beschränken muß. Es beginnt mit einer großen Geschwindigkeitskonkurrenz für Tourenwagen über 2000 km in Indien auf der Strecke Delhi-Bombay, an der sich 38 Konkurrenten beteiligen und die von Sorel auf einem de Dietrich-Wagen gewonnen wird. Der Hochsommer bringt einige weitere interessante und wichtige Konkurrenzen, so die Coupe Rochet-Schneider, im Vorjahre von Martini, im Jahre 1905 von Peugeot gewonnen, sowie den außerordentlich interessanten Match zwischen Paul Meyan, dem Verleger der bekannten Fachzeitschrift „La France

Automobile“ und dem bekannten englischen Konstrukteur und Fahrer Siddeley über 5000 km um einen Einsatz von 10 000 Frs.

Der Match beruhte auf einer Herausforderung Meyans, welcher sich anheischig machte, 5000 km auf seinem de Dietrich-Wagen mit einer bestimmten, sehr hoch gewählten Durchschnittsgeschwindigkeit, innerhalb einer bestimmten Zeit zurückzulegen, und wurde von ihm glänzend gewonnen.

Einen Ehrenplatz aber unter den großen touristischen Veranstaltungen des Jahres nimmt Deutschland mit seiner

Herkomerfahrt

ein, eine Zuverlässigkeitsfahrt über rund 1000 km, zu der der bekannte Maler Professor Herkomer einen wertvollen Wanderpreis und die Stadt München sowie der bekannte Mäcen des Automobilismus, Mstr. Dinrmore, prachtvolle Ehrenpreise gestiftet hatten. Eine starke internationale Beteiligung und die wunderbare Gegend, durch die diese in Süddeutschland stattfindende Rundfahrt führt, sichert dieser Konkurrenz neben dem mit derselben verbundenen Bleichröder-Bergrennen am Kesselberg das größte Interesse des In- und Auslandes. Gewonnen wurde sowohl die Herkomer-Konkurrenz wie das Kesselbergrennen durch Mercedeswagen. Einen wichtigen Platz unter den Tourenkonkurrenzen des Jahres 1905 nimmt auch die Coupe der Pyrenäen ein, eine touristische Veranstaltung in Südfrankreich, an der über 100 Konkurrenten teilnahmen und die von Sorel auf de Dietrich im großen Stil gewonnen wird.

England wiederholt seine Verbrauchskonkurrenz, und der Winter bringt zum ersten Male die vom „Auto“ geschaffene und organisierte Coupe der Voiturettes, in der die kleinen Wagen wahre Wunder leisten und die von Lacoste und Battmann gewonnen wird.

Eine von M. Hennequin, vom Ministerium des Innern, Paris, aufgestellte Statistik der Automobilbesitzer in Frankreich, die ebenso interessant wie lehrreich ist, gibt die Zahl derselben von 1900—1905 wie folgt an:

Jahrgang	Zahl der Automobilbesitzer	% mehr wie im Vorjahre	davon % Nutz- und Lastwagen
1900	2 997	73,2	18%
1901	5 386	85,9	
1902	9 207	70,9	
1903	12 984	41	23%
1904	17 107	31,7	
1905	21 524	25,8	30%

Eine ähnliche Statistik der Entwicklung des Automobilismus in den übrigen Kulturländern fehlt leider, würde aber, wenn sie vorhanden resp. veröffentlicht worden wäre, sicher zu interessanten Vergleichen Veranlassung geben.

Auch das Jahr 1906 beginnt wieder mit einer Tourenkonkurrenz in Indien, in der die drei Marken Brasier, Fiat und de Dietrich gleichmäßig gut abschneiden; eine Konkurrenz der elastischen Räder, vom „Auto“ organisiert, zeigt die interessanten und vorteilhaften Eigenschaften des Edmund-Levi-Rades,

und der Mailänder Automobilklub bringt als großzügige, touristische Konkurrenz den Mailänder Goldpokal, der zum ersten Male über 4000 km ausgefahren und von Lancia auf Fiat gewonnen wird.

Die Coupe Rochet-Schneider, diesmal auf der klassischen Rennstrecke des letzten Gordon Bennett-Rennens in der Auvergne organisiert, bringt einen Sieg der Marke Peugeot, während Berliet mit seiner Type 16/22 HP den Rekord des Betriebsstoffverbrauches mit 9 Liter für 100 km bei einem Stundendurchschnitt von 74 km aufstellt und hält.

Die

Herkomer-Konkurrenz 1906,

diesmal über rund 1700 km reichend, wird von Dr. Rudolf Stöß auf einem Horchwagen gewonnen. Durch diesen Sieg rangierten die Wagen „Horch“ mit einem Schlage unter den tonangebenden Marken der Automobil-Industrie.

Eine starke internationale Beteiligung, besonders von seiten Englands, zwei sehr interessante Geschwindigkeitsprüfungen am Semmering- und im Forstenrieder Park und — starke Meinungsdifferenzen und eine lebhafte Preßfehde über die Anwendungsart der für die Geschwindigkeitsprüfungen aufgestellten Bewertungskurven, charakterisieren diese Konkurrenz vor allen anderen des Jahres 1906, wie denn auch die zweite, größere Veranstaltung in Deutschland, die Westdeutsche Tourenfahrt unter starken Meinungsverschiedenheiten der Teilnehmer zu leiden hat.

Der Herbst desselben Jahres bringt der französischen Saison noch zwei interessante Veranstaltungen,

die Coupe du Matin, vom „Matin“ organisiert, eine Ausdauerfahrt mit einer Sonderklasse für elastische



Fig. 78. Dr. Stöß auf seinem Horchwagen. (Herkomerfahrt 1906.)

Räder und Bereifungen über 6000 km, bei der die Marken Mercedes, de Dion, Cottereau, Darracq und

Bayard-Clément besonders in den Vordergrund treten, und eine Wiederholung der Coupe der Voiturettes, organisiert wie im Vorjahre durch den „Auto", aus der die Marke Sizaire & Nandin als Sieger hervorgeht.

Auch Belgien bringt in diesem Jahre (1906) zwei interessante Konkurrenzen für Tourenfahrzeuge, die Coupe de Liedekerke*), eine Geschwindigkeitsprüfung über 400 km, gewonnen von Wilhelm auf Metallurgique und das belgische Criterium, gewonnen von Hautvast auf Pipe.

Den Schluß der Saison bildeten wieder, wie gewöhnlich, einige Bergrennen, in denen die Tourenklasse gleichfalls vertreten ist.

Die dritte Herkomer-Konkurrenz

gefahren vom 4.—11. Juni 1907 auf der Strecke Dresden—Eisenach—Mannheim—Lindau—München—Augsburg—Frankfurt, wies eine fast noch stärkere Beteiligung auf, als die des Vorjahres.

Es hatten sich nahezu 200 Wagen gemeldet, von denen 161 am Start erschienen, darunter zahlreiche 8 Literwagen mit Taunusmotoren, die untereinander eine scharfe Konkurrenz ausfochten.

Die Propositionen der Konkurrenz waren vorteilhaft geändert worden, denn es waren dreiviertel Stunden vor dem Start zur Vornahme von Reparaturen aller Art, mit Ausnahme von Mantelreparaturen, freigegeben und die Bewertungskurven für Flach- und Bergrennen waren in diesem Jahre für die großen

*) Den Coupe de Liedekerke im laufenden Jahre (1907) gewann Porlier auf Minerva. (Siehe S. 155.)

Wagen doch etwas gerechter, wie im Vorjahre, wenn auch am Kesselberg die kleinen Wagen schon deswegen



Fig. 79. Die drei siegreichen Métallurgique-Wagen im Rennen um den Liedekerke-Preis 1906.

im Vorteil waren, weil sie in den Kurven nicht abzustoppen brauchten und voll durchfahren konnten.

Ich komme speziell auf das Kesselbergrennen weiter unten zurück und will zunächst ein kurzes Bild von den Ereignissen auf den ersten drei Etappen geben.

Der erste Tag, Dresden—Eisenach glich der Etappe Frankfurt—München des Vorjahres auf ein Haar. Es wurde sehr flott gefahren, die Konkurrenten „probierten“ sich gegenseitig aus und eine ganze Anzahl von Wagen, die von Anfängern, oder zum mindesten doch von ungeübten Fahrern gesteuert wurden, fielen dem Rennfieber zum Opfer. Natürlich wurden alle diese Unfälle, die fast sämtlich ohne ernste Verletzungen abliefen, von einem Teil der autofeindlichen Tagespresse in der unglaublichsten Weise aufgebauscht und ausgeschlachtet.

Auch fielen alle diese „schweren Automobilunfälle“ sehr bald in ein Nichts zusammen, denn die verständigen Blätter sorgten sehr bald für eine Aufklärung ihrer Leser. Aber die anderen, die große Masse, war und blieb falsch berichtet.

Uns ältere Fahrer freilich, denn der Schreiber dieser Zeilen war als Fahrer des Wagens Nr. 36, Mercedes 70 HP, gleichfalls als Konkurrent beteiligt, focht das wenig an. Wir waren alle von vorneherein darauf gefaßt, daß der eine oder andere der „Wilden“ umwerfen würde, und wußten, daß derartige Unfälle in der Regel viel besser ablaufen, als sie auf den ersten Blick erscheinen.

Die alte Garde erschien denn auch nachmittags gegen 4 Uhr ziemlich vollzählig und ohne Strafpunkte in Eisenach am Ziel. Da war Ladenburg, der Sieger von 1905, auf seinem 70 HP-Mercedes, den ich im Vorjahre gefahren und — leider nur auf den achten

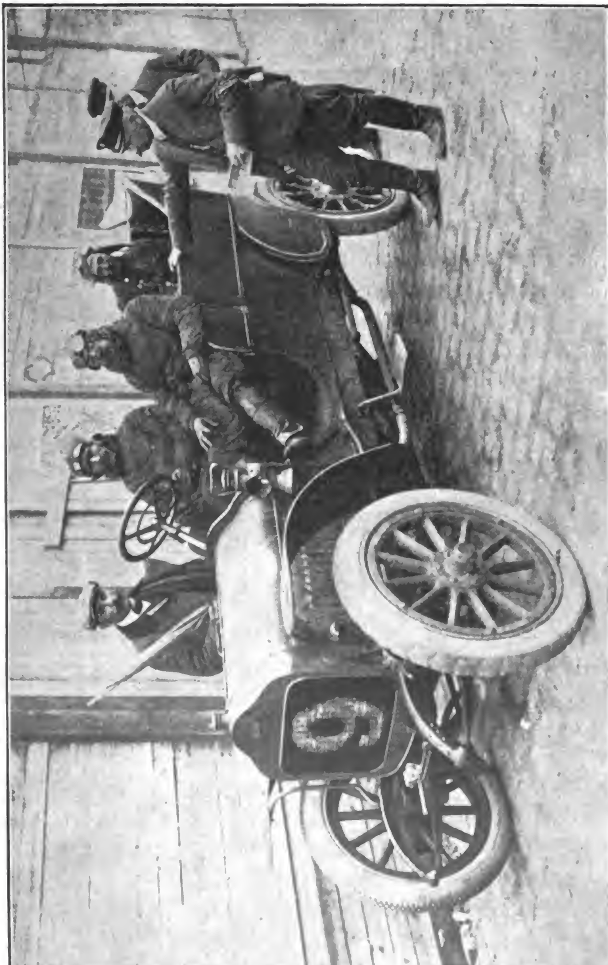


Fig. 80. Porlier, der Sieger im Liedekerke-Preis 1907 auf „Minerva".

Platz gebracht hatte, Dreher aus Wien, gleichfalls auf Mercedes, meine Wenigkeit als Dritter, Mathis auf Fiat, Erle, Neumaier und Pfanz auf Benz, Poege und Weingand, die beide Schlauchdefekte gehabt hatten, auf Mercedes, Miß Lewitt und Cecil Edge auf Napier und viele andere.

Der zweite Tag, Eisenach—Würzburg—Mannheim, verlief ohne nennenswerte Zwischenfälle. Das Rennfieber hatte sich gelegt, und man fuhr allgemein bedeutend ruhiger.

Trotzdem starteten in Mannheim im ganzen nur 132 Wagen, also fast 30 Wagen weniger, wie in Dresden und von diesen fuhr schon eine ganze Anzahl wegen zahlreicher Strafpunkte außer Konkurrenz so Dr. Stöß, der Sieger des Vorjahres, der kurz vor Eisenach Steuerungsdefekt gehabt hatte und infolgedessen auf einen Steinhaufen gefahren war.

Die dritte Etappe Mannheim—Lindau verlief sehr ruhig. Man fuhr über den Kniebis und durch Württemberg auf Befehl der vorsichtigen Schwaben ein sehr gemütliches Bummeltempo und langte am Nachmittag bei einem netten, kleinen Landregen in Lindau an.

Die Fahrt von Lindau nach München durch das herrliche Allgäu bot bei nassen Straßen und stark bergigem Gelände wieder eine scharfe Prüfung für Wagen und Fahrer, die von der großen Mehrzahl natürlich sehr ehrenvoll, von einigen aber auch mit negativem Erfolg bestanden wurde.

So z. B. wurde der einzige, an der Herkomer-Fahrt teilnehmende französische Journalist, Herr Eduard Pontié, welcher in einem der letzten Wagen fuhr,

durch das Ungeschick seines Führers so unsanft auf die Straße befördert, daß er seinen stark verletzten linken Arm während der Restdauer der Konkurrenz in der Binde tragen mußte, ein sehr bedauerlicher Unfall für den ebenso liebenswürdigen, wie sportlich erfahrenen Berichterstatter der ersten französischen Sportblätter, der ihn aber nicht hinderte, auch das Kaiserpreisrennen mit unvermindertem Interesse als Berichterstatter mitzumachen.

Die vierte Tagesetappe Lindau—München schloß mit dem Flachrennen im Forstenrieder Park über 5,5 km, bei dem von einzelnen Wagen ganz hervorragende Zeiten gefahren wurden, so von Poege und Weingand auf Mercedes, Erle auf Benz, Heinrich Opel auf Opel, Schmierer auf Adler und Aschoff auf Métallurgique.

Dann folgte der wohlverdiente Ruhetag mit obligater Ausstellung der Wagen in München, währenddessen die Chancen der einzelnen Wagen und Fahrer natürlich lebhaft erörtert wurden; brachte doch der nächste Tag, der Montag, das vielfach gefürchtete Kesselbergrennen, welches im Verein mit den letzten beiden Etappen das Bild noch stark verändern konnte.

In der Tat schieden hier noch mehrere Fahrzeuge aus; manche Wagen verloren einen oder zwei der im Flachrennen bereits eroberten Plätze, und manche, besonders von den schwachen Wagen, stiegen um mehrere Sprossen auf der Siegesleiter, so Aschoff, Schmierer und einige 40 HP-Benzwagen, die ganz hervorragende Leistungen zeigten.

Im großen und ganzen wurde der Kesselberg sehr gut gefahren, denn die weitaus größte Zahl der Fahrer

hatten die schwierige Strecke, die auf 5 km 35 zum größten Teil unübersichtliche Kurven aufwies, trainiert, oder kannten sie schon vom Jahre 1905 her.

Dann gings weiter nach Augsburg, der vorletzten Etappe, und am anderen Morgen in einem sehr mäßigen Tempo durch den Spessart nach Frankfurt, wo wir am Ziel durch die zahlreichen Offiziellen des K. A. C., des B. A. C. und des F. A. C., durch ein großes Publikum und durch den Prinzen Heinrich und den Großherzog von Hessen begrüßt wurden.

Man war rennmüde, denn die Anstrengungen waren doch ziemlich erheblich gewesen, und wohl keiner der Konkurrenten bedauerte, daß es vorbei war.

Die Sitzung des Arbeitsausschusses ergab folgende Namen als Sieger:

Herkomer-Preis, gewonnen durch Erle (Benz) für Edgar Ladenburg-Mannheim, der dadurch definitiver Besitzer desselben wird,

II. Preis: Konsul Aschoff auf Métallurgique,
III. „ Heinrich Opel auf Opel,
IV. „ B. von Lengerke auf Mercedes (Besitzer H. Weingand),
V. „ C. Neumaier auf Benz,
VI. „ A. Schmierer auf Adler,
VII. „ R. Benz auf Benz.

Forstenrieder Parkrennen.

I. Preis: Hermann Weingand auf Mercedes,
II. „ Erle auf Benz (Besitzer Ladenburg),
III. „ H. Opel auf Opel.

Kesselbergrennen.

I. Preis: H. Aschoff auf Métallurgique,
II. „ Rittmeister Spitzner auf Benz,
III. „ G. Schürmann auf Dion.

* * *

Aus diesem, ich möchte sagen, lawinenartigen Anwachsen der Tourenkonkurrenzen in den letzten drei Jahren läßt sich unschwer der Schluß ziehen, daß diese Art von Wettbewerben einem sich mehr und mehr fühlbar machenden Bedürfnis der Industrie entspricht, und zwar speziell derjenigen Fabriken, welche an den großen Geschwindigkeitsrennen nicht teilnehmen können oder wollen. Sie entsprechen aber auch den Wünschen und Bedürfnissen derjenigen Amateure, welche sich sportlich betätigen wollen, ohne gerade in einem der großen Rennen ihr Leben aufs Spiel zu setzen, und bilden gerade für diese eine vorzügliche Schule. Nur ergeben touristische Veranstaltungen in der weitaus größeren Zahl der Fälle keine ganz einwandfreien Resultate, denn von allen bisher bei Tourenkonkurrenzen angewendeten Reglements haben sich als wirklich einwandfrei bisher nur diejenigen bewährt, welche auf der Basis sehr weiter Entfernungen (3—4000 km) und auf der regelmäßiger Stundengeschwindigkeit aufgestellt waren, wie der Match Mayen-Siddeley. So organisierte Tourenkonkurrenzen kosten aber viel Zeit und viel Geld, und müssen, wenn sie wirklich zu zuverlässigen Resultaten führen sollen, durch erstklassige Fahrer bestritten werden, wie dies z. B. im Mailänder Goldpokal der Fall war. Zu diesem Zwecke

müssen aber die Meldungen von den Fabrikanten und nicht von Privatleuten ausgehen, eine Bedingung, deren Notwendigkeit bisher bei den von Deutschland organisierten Tourenkonkurrenzen von den leitenden Persönlichkeiten noch nicht eingesehen worden ist.

Es ist ein Unrecht, welches an dem nichtfachmännisch geschulten und vertrauensseligen Publikum begangen wird, wenn die Resultate von reinen Amateurkonkurrenzen in der Fach- und Tagespresse zu Reklamezwecken veröffentlicht und ausgebeutet werden, ohne daß von den Organisatoren den am Erfolge dieser Konkurrenzen am meisten beteiligten Fabriken in der Auswahl der Fahrer freie Hand gelassen wird, und Reglements für Tourenkonkurrenzen größeren Umfanges, welche in der Auswahl der Fahrer Beschränkungen enthalten, sind unbedingt zu verwerfen, denn sie führen zu unklaren Resultaten, und sind geeignet, durch Zufallserfolge minderwertiger Konkurrenz den guten Ruf erstklassiger Firmen zu schädigen.

Es wäre zu wünschen, daß die leitenden Kreise des deutschen Automobilsportwesens die Wahrheit dieses Grundsatzes recht bald einsehen und Konkurrenzen auf einer Basis schaffen würden, welche den in erster Linie an denselben interessierten Fabrikanten nach dieser Richtung hin völlig freie Hand lassen.

Damit soll nicht gesagt werden, daß Tourenkonkurrenzen in absehbarer Zeit berufen sein sollen oder können, die reinen Geschwindigkeitsrennen zu ersetzen, aber ergänzende Resultate sollen und können sie zeitigen, wenn sie auf richtiger Grundlage organisiert werden.

Nachtrag.

Die Automobilfernfahrt Peking—Paris.

Wir möchten diesen Band nicht der Öffentlichkeit übergeben, ohne noch der von der französischen Zeitschrift „Le Matin" arrangierten Fernfahrt Peking-Paris wenigstens kurz Erwähnung getan zu haben. Als Ende vorigen Jahres die Idee zu dieser Fernfahrt, welche mit den zurückzulegenden 15—16 000 km alles bisher in dieser Beziehung Geleistete in den Schatten stellen sollte, auftauchte, stand man in automobilistischen Kreisen dem Unternehmen skeptisch gegenüber, und es fand recht absprechende Beurteilung. Schon mit Rücksicht darauf, daß der größte Teil der zurückzulegenden Wegstrecke durch Gegenden führte, in welchen Ersatz wichtiger Maschinenteile, Ankauf von Benzin oder eine größere Reparatur am Wagen unmöglich erschien, hielt man in weiten Kreisen die Durchführung des Unternehmens schlechterdings für unmöglich. Erst als nach dem Beginn der Veranstaltung die Tageszeitungen von dem günstigen Verlauf der Fahrt berichteten, begannen auch solche Kreise an ein wertvolles Ergebnis dieser Fernfahrt zu glauben, welche die ganze Sache zuerst geradezu als Humbug bezeichnet hatten. Das Hauptinteresse konzentrierte sich bald auf den vom Prinzen von Borghese gesteuerten 50pferdigen Italawagen. Außer diesem Italawagen starteten am 10. Juni in Peking noch mehrere kleinere Fahrzeuge, von denen zwei zehnpferdige Zweizylinderwagen der bekannten

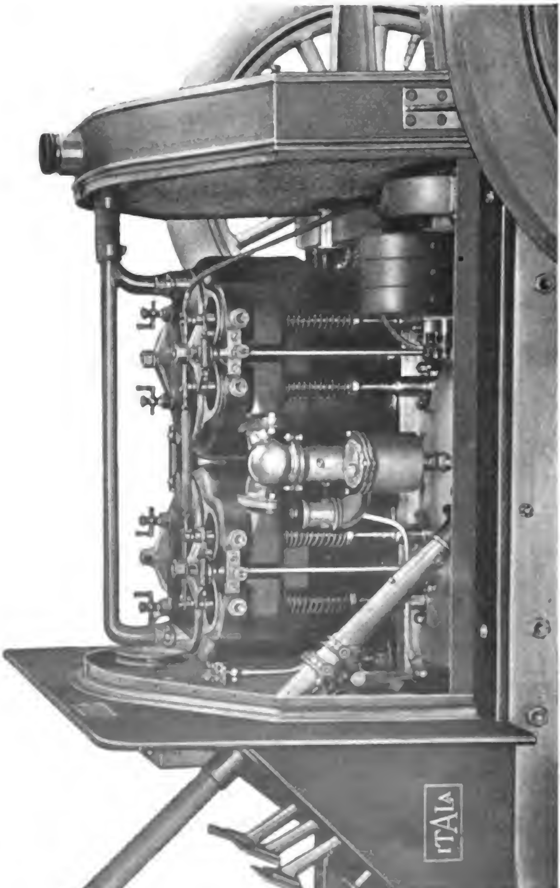


Fig. 81. 50 PS 4 Zylinder-Motor des vom Prinz Borghese benutzten Italawagens (Vergaserseite).

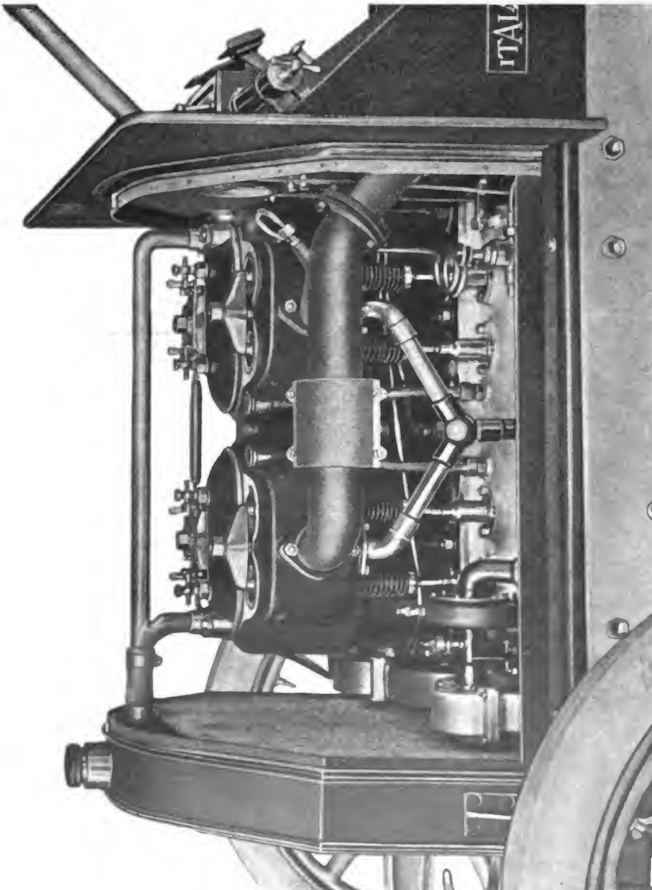


Fig. 82. 50 PS 4 Zylinder-Motor des vom Prinz Borghese benützten Itala-Wagens (Auslaßseite).

Firma Dion-Bouton und ein Spyker-Wagen am 20. August in Paris eintrafen, während Prinz von Borghese sein Ziel schon am 10. August erreicht hatte. Der vom Prinz Borghese gesteuerte Wagen war ein, mit Rücksicht auf die zu bewältigenden Schwierigkeiten der Wege, besonders hochgestellter Vierzylinder-Italatourenwagen von 1800 kg Gesamtgewicht. Figur 81 und 82 zeigen den Motor des Wagens von der Vergaser- und Auslaßseite. Von den 60 Tagen, welche die Fahrt von Peking nach Paris beanspruchte, waren 16 freiwillige (z. B. in Berlin) oder unfreiwillige (am Baikalsee usw.) verursachte Rasttage, so daß an den 44 für die eigentliche Fahrt in Betracht kommenden Tagen Strecken von 300—400 km zurückgelegt wurden, sicher eine sehr respektable Leistung, wenn man bedenkt, daß die Tour durch teilweise fast weglose Gegenden Asiens führte. Prinz Borghese hat kürzlich in der französischen Zeitschrift „Je sais tout" einen Bericht über seine Fahrt veröffentlicht, dem wir nachstehend noch einige Einzelheiten entnehmen. Über die zu bewältigenden Schwierigkeiten und die dieserhalb zu treffenden Vorkehrungen war sich Prinz Borghese von vornherein klar. Er schreibt hierüber in obengenannter Zeitschrift: „Vom rein sportlichen Standpunkt aus schien es mir interessant, festzustellen, bis zu welchem Punkte ein Automobil auch auf Wegen brauchbar sein könnte, die nicht für Automobile gemacht sind, auf große Entfernungen hin, in Gegenden, in denen es keine Werkstätten gibt und es demnach unmöglich ist, einen wichtigen Teil der Maschine, einen Motor oder ein Gestell, zu ersetzen. Bis Moskau gab es auf meinem Wege nur eine einzige

Werkstatt. Es war also notwendig, eine Strecke von 16 000 km zurückzulegen, ohne die Möglichkeit für eine größere Reparatur zu haben. Meine Meinung ging jedoch dahin, daß die Automobilfabrikation auf einem so hohen Grade der Vollendung angelangt ist, daß die modernen Maschinen wunderbare Möglichkeiten in sich schließen, wie man sie bisher noch nicht beachtet hat."

Es mußten also Vorkehrungen getroffen werden, um an bestimmten entlegenen Stationen Benzin vorzufinden und Ersatzteile bereit zu finden. Gelegenheit Pneumatiks zu kaufen, bot sich in den größeren sibirischen Städten; größere Reparaturen wären in Omsk und Moskau möglich gewesen; der Prinz hatte indes eine solche Reparatur gar nicht nötig, wohl der beste Beweis, daß der Italawagen den Strapazen der Tour in jeder Beziehung gewachsen war. Der Wagen selbst, auf welchem außer dem Prinzen noch ein Mechaniker und der italienische Journalist Barzini fuhren, wurde nur mit dem Allerwichtigsten ausgerüstet; an Lebensmitteln wurden nur 20 kleine Konservenbüchsen mitgenommen, um in der zu durchquerenden Wüste Gobi keinen Mangel an Nahrungsmitteln zu leiden. Über die schlechten Wege berichtet der Prinz: „Das Hemmnis, das uns mit zähem Widerstande aufhielt, war immer dasselbe: der Schmutz. Er spannte unsere Geduld aufs höchste und erregte manchmal in uns das Gefühl, daß wir die Reise aufgeben müßten. Einmal glaubte ich selbst, daß meine Maschine unmöglich zu retten sei, als ich sie vor meinen Augen tiefer und immer tiefer versinken sah." Nach der schwierigen Überschreitung des Baikalsees, bei welcher Gelegenheit das Auto-

mobil ins Wasser stürzte, begannen erst die Schrecken der vom beständigen Regen aufgeweichten Wege; besondere Schwierigkeiten verursachten die zahlreichen



Fig. 83. Schlechte Wege.

Torfmoore, aus denen öfters das Automobil nur mit Hilfe von Menschen- und Tierkraft wieder flott gemacht werden konnte. (Siehe Figur 83.) Mit Überschreiten der europäischen Grenze (am 20. Juli) waren die Hauptschwierigkeiten überwunden, und wenn die russischen Landstraßen auch noch vieles zu wünschen



Fig. 84. Prinz Borghese in Müncheberg.

übrig ließen, konnte doch der Prinz nun auf immer besser werdenden Wegen rasch seinem Ziele zusteuern. Die Fahrt ging über Moskau—Petersburg—Königsberg—Berlin—Bielefeld—Köln nach Paris, dem Endpunkte.*) In Berlin wurde dem Prinzen ein glänzender

*) Die nachfolgenden kleinen Wagen fuhren von Moskau über Warschau nach Berlin, ohne Petersburg zu berühren, also eine beträchtlich kürzere Route, welche es dem Prinzen Borghese ermöglicht hätte, eventuell noch einige Tage früher in Paris einzutreffen.

Empfang bereitet. Er traf am 5. August daselbst ein und wurde von Mitgliedern des Kaiserlichen Automobilklubs begrüßt, welcher zu Ehren des Prinzen am

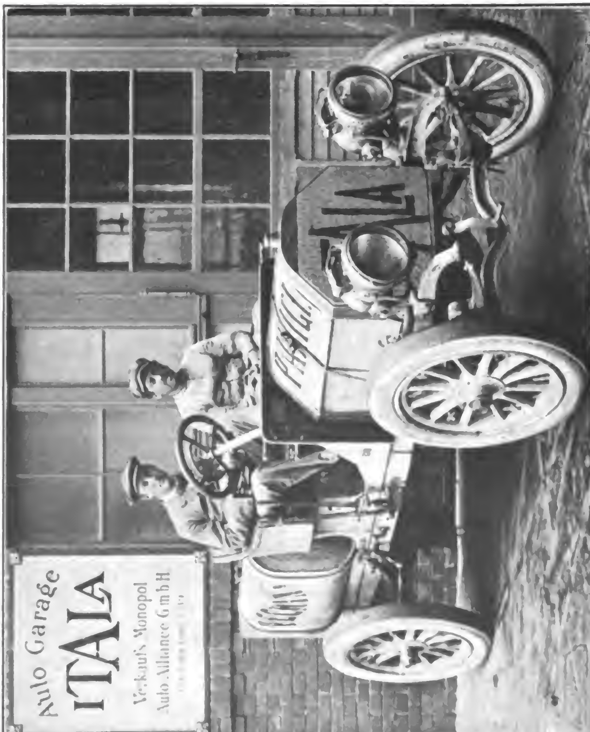
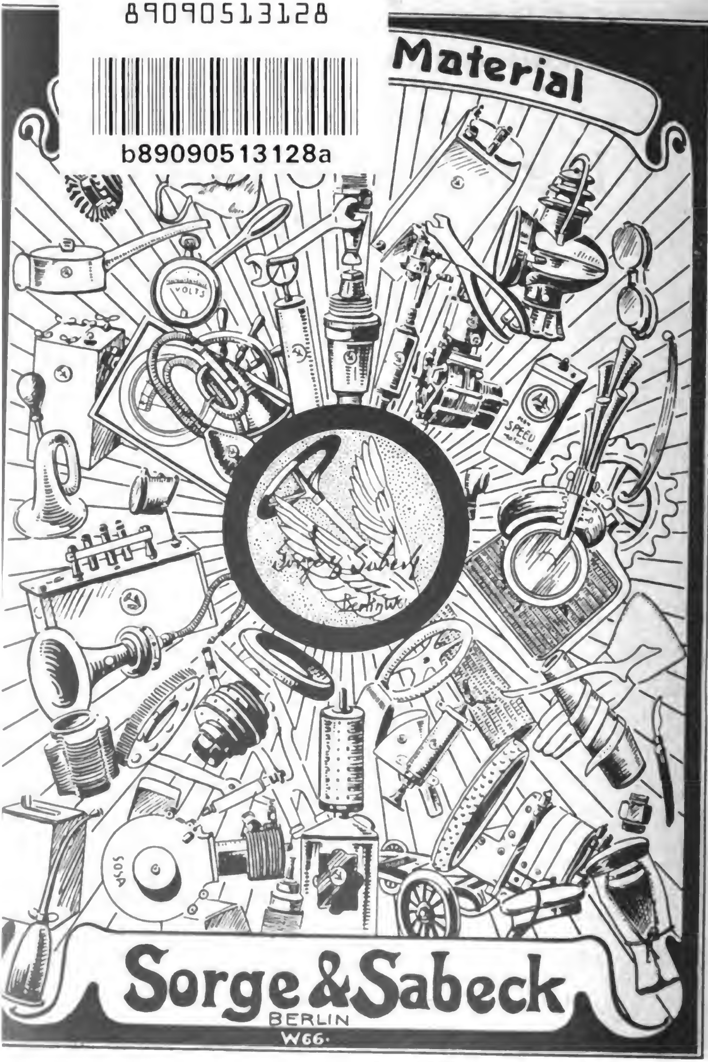


Fig. 85. Prinz Borghese auf seinem Itala-Wagen (Peking—Paris) in Berlin vor der Garage der Firma „Auto-Alliance“.

6. August ein Frühstück veranstaltete. Am 7. August setzte der Prinz seine Fahrt fort und traf am 10. August in Paris ein, wo neue Ovationen seiner harrten.


Material
VOLTS
Sorge & Sabeck
BERLIN
W66.